



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ Αρ. Φύλλου 535

9 Μαΐου 2001

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Υ.Π.Α./Δ2/Ε/6976/6388

Υιοθέτηση κανόνων του Παραρτήματος 13 της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του Ν. 1815/88 (ΦΕΚ 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του Ν. 2898/01 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κλπ...» (ΦΕΚ 71/Α).

β.Του Ν. 211/47 (ΦΕΚ 35/Α) «Περί κυρώσεως εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

γ. Του Ν.Δ. 714/70 (ΦΕΚ 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/81(ΦΕΚ 74/Α) και 1340/83 (ΦΕΚ 35/Α).

δ. Του Π.Δ. 56/89 (ΦΕΚ 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα Π. Δ/τα 439/89 (ΦΕΚ 190/Α), 19/92 (ΦΕΚ 4/Α), 35/93 (ΦΕΚ 13/Α) και 80/96 (ΦΕΚ 62/Α).

2. Το Παράρτημα (Annex) 13 της Σύμβασης του Σικάγου «Διερεύνηση Ατυχημάτων και Συμβάντων Αεροσκαφών»,

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τους κανόνες του Παραρτήματος (Annex) 13 της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 8η έκδοση του Ιουλίου 1994, η οποία αντικαθιστά, από 10 Νοεμβρίου 1994, όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του, καθώς και από το Συμπλήρωμα της ιδίας έκδοσης, του Δεκεμβρίου 1995, την διαφοροποίηση του Ελληνικού Κράτους.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

«ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορικό

Οι Κανόνες και οι Συνιστώμενες Πρακτικές για Διερευνήσεις Αεροπορικών Ατυχημάτων αρχικά υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο στις 11 Απριλίου 1951, σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (Σικάγο 1944) και ονομάστηκαν Παράρτημα 13 της Σύμβασης.

Οι Κανόνες και οι Συνιστώμενες Πρακτικές ήταν βασισμένες σε συστάσεις της Πρώτης Συνεδρίασης της Διεύθυνσης Διερεύνησης Ατυχημάτων, το Φεβρουάριο του 1946 και αναπτύχθηκαν περισσότερο κατά τη Δεύτερη Συνεδρίαση της Διεύθυνσης το Φεβρουάριο του 1947.

Η 14η Συνεδρίαση της Συνέλευσης (Ρώμη, Αύγουστος - Σεπτέμβριος 1962) μελέτησε το θέμα της διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και υιοθέτησε τις Αποφάσεις Α14-22 και Α14-27 Παράρτημα Π[1].

Η πρώτη από αυτές:

1) Όρισε το Συμβούλιο να:

α) Μελετήσει την πιθανότητα της έναρξης μιας ομοιόμορφης διαδικασίας για χρήση από τα Κράτη ώστε να είναι γρήγορα διαθέσιμες οι εκθέσεις διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων, καθώς και οι έρευνες, κυρίως όταν αναφέρονται σε μεγάλα σύγχρονα α/φη αερομεταφορών, έτσι ώστε να βελτιωθεί ο χρόνος διαβίβασης τέτοιων εκθέσεων από όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη.

β) Μελετήσει αν είναι πρακτικά δυνατόν να θεσπίσει διαδικασίες, με τις οποίες το Κράτος Κατασκευής ή το Κράτος που αρχικά πιστοποίησε τον τύπο του α/φους να μπορεί, με κατάλληλες συνθήκες και ύστερα από πρόσκληση να διαθέτει κατάλληλους εμπειρογνώμονες για να πληροφορούν ή συμβουλεύουν πάνω στη διερεύνηση των ατυχημάτων και υπό το φως των αποτελεσμάτων μιας τέτοιας μελέτης να:

i) Προσδιορίσει τα πιο πρακτικά μέσα ώστε να εξασφαλίζεται η πληρέστερη δυνατή αξιοποίηση των εξειδικευμένων γνώσεων τέτοιων εμπειρογνωμόνων και να ειδοποιούνται όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη αρμοδίως, καθώς και

[1] Η 15η Συνεδρίαση της Συνέλευσης (Μόντρεαλ Ιούνιος - Ιούλιος 1965) ακολούθως, υιοθέτησε την Απόφαση Α15-8 Παράρτημα Π, η οποία ενοποίησε και αντικατέστησε την διευκρινιστική πρόταση 2 της Απόφασης Α14-22 και την Απόφαση Α14-27 Παράρτημα Π.

ii) Παρακινεί όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη να συνεργάζονται στη χρησιμοποίηση τέτοιων εμπειρογνωμόνων ώστε να συνεισφέρουν στην ασφάλεια της αεροναυτιλίας και

2) Ποέτρεψε «όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη να ειδοποιούν έγκαιρα για αεροπορικά ατυχήματα, ειδικά αυτά που αφορούν μεγάλα σύγχρονα α/φη μεταφορών, το Κράτος Κατασκευής ή το Κράτος που αρχικά πιστοποίησε τον τύπο του α/φους, κάθε φορά που μια τέτοια ενέργεια θα θεωρείται ότι είναι πρέπουσα.»

Επιπλέον, με την Απόφαση Α14-27 Παράρτημα Π, η Συνέλευση αποφάσισε ότι «σχετικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων, είναι μεγάλης σημασίας για τη γενική βελτίωση της ασφάλειας της αεροναυτιλίας, η κοινοποίηση στο Κράτος κατασκευής, το συντομότερο δυνατόν, από το Συμβαλλόμενο Κράτος στο οποίο συνέβη ατύχημα σε α/φος μη δικής του κατασκευής, κάθε σχετικής πληροφορίας, η οποία προ-κύπτει από την έρευνα και η οποία αφορά την πλοϊμότητα του τύπου του α/φους ή του εξοπλισμού του, ή η οποία θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να επιφέρει βελτίωση στην ασφάλεια.».

Ο πίνακας Α δείχνει την προέλευση των μεταγενέστερων τροποποιήσεων, μαζί με έναν κατάλογο των κυρίων θεμάτων, που περιέχονται καθώς και τις ημερομηνίες, κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε έγιναν εφαρμόσιμες.

Δυνατότητα Εφαρμογής

Ενώ το Παρ/μα έχει υιοθετηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 37 της Σύμβασης, η Έρευνα επί Αεροπορικών Ατυχημάτων είναι, αυτή η ίδια, το θέμα του Άρθρου 26 της Σύμβασης. Αυτό το Άρθρο υποχρεώνει το Κράτος όπου το ατύχημα συμβαίνει να αρχίσει έρευνα σε ορισμένες περιπτώσεις και, όσο οι νόμοι του το επιτρέπουν, να διεξάγει την έρευνα σύμφωνα με τη διαδικασία του ICAO. Ωστόσο, το Άρθρο 26 δεν αποκλείει την ανάληψη παραπέρα δράσης στον τομέα της διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων και οι διαδικασίες που δρομολογούνται σε αυτό το Παράρτημα δεν περιορίζονται μόνο σε μια έρευνα που άρχισε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 26, αλλά κάτω από ορισμένες περιστάσεις εφαρμόζονται σε περίπτωση έρευνας για κάθε «αεροπορικό ατύχημα» σύμφωνα με τον ορισμό, που περιέχεται στο παρόν. Με σκοπό να διατηρηθεί η σωστή σχέση μεταξύ των διατάξεων του Άρθρου 26 και των αντίστοιχων του Παραρτήματος, οι παρακάτω αρχές έχουν τηρηθεί:

α) Το Άρθρο 37 της Σύμβασης είναι το Ρυθμίζον Άρθρο στην εξέλιξη ενός Παραρτήματος πάνω στην Έρευνα Αεροπορικών Ατυχημάτων, αλλά τίποτα μέσα στο Παράρτημα δεν πρέπει να έρχεται σε αντίθεση με τους ρητούς όρους του Άρθρου 26, ή κάθε άλλου Άρθρου της σύμβασης, ούτε πρέπει να περιέχει οποιαδήποτε διάταξη, που μπορεί να παραβιάζει το πνεύμα και το σκοπό της Σύμβασης.

β) Υπό την επιφύλαξη του (α) το Παράρτημα μπορεί να ασχολείται με οποιοδήποτε σχετικό θέμα, με το οποίο έχει ρητά ή όχι ασχοληθεί το Άρθρο 26 ή οποιοδήποτε άλλο Άρθρο της Σύμβασης.

Για παράδειγμα δεν συνιστά παράβαση της Σύμβασης το να ασχολείται το Παράρτημα με τα δικαιώματα, ή τις υποχρεώσεις των Κρατών εκτός του Κράτους Νηολόγησης και του Κράτους, όπου συνέβη το ατύχημα επίσης, το Παράρτημα μπορεί να ασχολείται με τα προνόμια, που πρέπει να παρέχονται στους εξουσιοδοτημένους παρατηρητές από το Άρθρο 26 ώστε να είναι «παρόντες» στην έρευνα.

Αυτά είναι θέματα επί των οποίων το Άρθρο 26 σιωπά.

Το Παράρτημα μπορεί επίσης να ασχολείται και με άλλες κατηγορίες ατυχημάτων που δεν προβλέπονται από τις διατάξεις του Άρθρου 26.

Σχέση μεταξύ Παραρτήματος 13 και Άρθρου 26 της Σύμβασης

Με σκοπό να διευκρινιστεί η σχέση μεταξύ των διατάξεων του Άρθρου 26 και των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος το Συμβούλιο, στην 20η σύσκεψη της Δωδέκατης Συνεδρίασης στις 13 Απριλίου 1951, υιοθέτησε την ακόλουθη πρόσθετη απόφαση:

«Δεδομένου ότι το Άρθρο 26 της Σύμβασης προβλέπει ότι ένα Κράτος στο οποίο συμβαίνει ατύχημα α/φους, στο πνεύμα των όρων του Άρθρου, θα αρχίζει μια έρευνα των συνθηκών του ατυχήματος, σύμφωνα με τη διαδικασία, η οποία μπορεί να έχει συσταθεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και στο μέτρο που η ιδία αυτού νομοθεσία το επιτρέπει και

Δεδομένου ότι το Συμβούλιο, κατά τη 18η σύσκεψη της Δωδέκατης Συνεδρίασής του στις 11 Απριλίου 1951, υιοθέτησε το Παράρτημα 13 για την Έρευνα Ατυχημάτων Αεροσκαφών.

«Το Συμβούλιο συνιστά τους Κανόνες και τις Συνιστώμενες Πρακτικές για Έρευνα Ατυχημάτων Αεροσκαφών, που περιέχονται στο Παράρτημα 13 της Σύμβασης, σαν την ακολουθητέα διαδικασία από τα Συμβαλλόμενα Κράτη για έρευνες ατυχημάτων με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό και οι οποίες ξεκινούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 26».

Εξυπακούεται:

1) Ότι τα Κράτη μπορούν, όσον αφορά ατυχήματα καλυπτόμενα από τους όρους του Άρθρου 26 της Σύμβασης και σε εφαρμογή αυτού του Άρθρου, σύμφωνα με το Άρθρο 38 της Σύμβασης να παρεκκλίνουν από οποιαδήποτε διάταξη του Παραρτήματος 13, εκτός του ότι, το Κράτος στο οποίο συμβαίνει το ατύχημα θα αρχίζει μια έρευνα, το Κράτος Νηολόγησης του α/φους θα έχει την ευκαιρία να ορίζει παρατηρητές για να παρευρίσκονται στην έρευνα και το Κράτος, που διεξάγει την έρευνα θα κοινοποιεί την έκθεση και τα ευρήματα του θέματος στο Κράτος Νηολόγησης και

2) Ότι η διαδικασία που συνιστάται εδώ δεν είναι εφαρμόσιμη όταν το ατύχημα σε ένα α/φος, που δεν περιέχει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό υποδεικνύει σοβαρό τεχνικό ελάττωμα στο α/φος ή στις αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις, περιπτώσεις για τις οποίες και μέχρι ο ICAO να συστήσει μια διαδικασία γι' αυτό τον σκοπό, η έρευνα θα διεξάγεται σύμφωνα με την εθνική διαδικασία του ενδιαφερόμενου Κράτους, υποκείμενη στις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τις διατάξεις του Άρθρου 26.»

Ο διαπιστευμένος εκπρόσωπος και οι αναφερόμενοι στο Παράρτημα σύμβουλοι αποτελούν τους παρατηρητές, που έχουν δικαίωμα να παρίστανται σε μία έρευνα κατά το Άρθρο 26.

Ενέργεια Συμβαλλόμενων Κρατών

Ανακοίνωση διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλόμενων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλλεται από το άρθρο 38 της Σύμβασης, σύμφωνα με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να γνωστοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των Εθνικών

τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Κανόνων, που περιλαμβάνονται σε αυτό το Παράρτημα και τις τυχόν τροποποιήσεις του.

Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν τέτοια γνωστοποίηση οποιωνδήποτε διαφορών από τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που περιέχονται σε αυτό το Παράρτημα και στις τροποποιήσεις του, όταν η γνωστοποίηση τέτοιων διαφορών είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Περαιτέρω, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν τον Οργανισμό ενήμερο για οποιεσδήποτε διαφορές, που μπορούν ακολούθως να υπάρξουν ή για την απάλειψη διαφορών, που έχουν προηγουμένως γνωστοποιηθεί.

Ειδική αίτηση για γνωστοποίηση των διαφορών θα σταλεί στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε τροποποίησης αυτού του Παραρτήματος.

Εφιστάται η προσοχή των Κρατών στις διατάξεις του Παραρτήματος 15, που είναι σχετικές με τη δημοσίευση των διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των σχετικών Κανόνων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO μέσω της Υπηρεσίας Αεροναυτιλιακών Πληροφοριών, πέρα από την υποχρέωση των Κρατών σύμφωνα με το άρθρο 38 της Σύμβασης.

Χρήση του κειμένου του Παραρτήματος σε εθνικούς κανονισμούς. Το Συμβούλιο, στις 13 Απριλίου 1948, υιοθέτησε μια απόφαση με την οποία παροτρύνει τα Συμβαλλόμενα Κράτη να χρησιμοποιούν στους εθνικούς κανονισμούς τους, στο μέτρο που αυτό είναι εφαρμόσιμο, την ίδια φρασεολογία εκείνης των Κανόνων του ICAO που είναι ρυθμιστικού χαρακτήρα και επίσης να επισημαίνουν αποκλίσεις από τους Κανόνες συμπεριλαμβάνοντας και οποιουσδήποτε πρόσθετους εθνικούς κανονισμούς που ήταν σημαντικοί για την ασφάλεια ή την ομαλότητα της αεροναυτιλίας.

Ωστόσο, οι Κανόνες και οι Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος 13, ενώ είναι γενικής εφαρμογής, σε πολλές περιπτώσεις απαιτούν διεύρυνση ώστε να καταστεί δυνατό να διατυπωθεί ένας πλήρης εθνικός κώδικας.

Καθεστώς συστατικών μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα αποτελείται από τα παρακάτω συστατικά μέρη, χωρίς ωστόσο όλα αυτά να υπάρχουν υποχρεωτικά σε κάθε Παράρτημα, έχουν δε αυτά τον τύπο που υποδεικνύεται:

1. Υλικό που περιλαμβάνει το Παράρτημα:

α) Κανόνες και Συνιστώμενες Πρακτικές υιοθετημένες από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης.

Τα ανωτέρω ορίζονται ως εξής:

Κανόνας: Κάθε προδιαγραφή φυσικών χαρακτηριστικών, διαμόρφωσης, υλικού, εκτέλεσης, προσωπικού ή διαδικασίας, η ομοιόμορφη εφαρμογή της οποίας αναγνωρίζεται ως αναγκαία για την ασφάλεια ή την ομαλότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και στην οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα συμμορφωθούν σύμφωνα με τη Σύμβαση στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η συμμόρφωση είναι υποχρεωτικό να ειδοποιηθεί το Συμβούλιο σύμφωνα με το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Κάθε προδιαγραφή φυσικών χαρακτηριστικών, διαμόρφωσης, υλικού, εκτέλεσης, προσωπικού ή διαδικασίας, η ομοιόμορφη εφαρμογή της οποίας αναγνωρίζεται ως επιθυμητή προς όφελος της ασφάλειας, κανονικότητας ή αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και στην οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα προσπαθήσουν να συμμορφωθούν σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Παραρτήματα, που περιλαμβάνουν υλικό ομαδοποιημένο ξεχωριστά για ευκολία αλλά αποτελούν μέρος των Κανόνων και Συνιστώμενων Πρακτικών, που έχουν υιοθετηθεί από το Συμβούλιο.

γ) Διατάξεις, που διέπουν την εφαρμογή των Κανόνων και Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Ορισμοί των όρων, που χρησιμοποιούνται στους Κανόνες και τις Συνιστώμενες Πρακτικές και δεν είναι αυτοερμηνευόμενοι γιατί δεν έχουν αποδεκτή ερμηνεία στο λεξικό. Ένας ορισμός δεν έχει ανεξάρτητη υπόσταση αλλά αποτελεί ουσιώδες μέρος κάθε Κανόνα ή Συνιστώμενης Πρακτικής όπου χρησιμοποιείται ο όρος, καθώς μία αλλαγή στο νόημα του όρου θα μπορούσε να επηρεάσει την προδιαγραφή.

2. Εγκεκριμένο υλικό από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε συσχετισμό με τους Κανόνες και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, που περιλαμβάνουν ιστορικό και ερμηνευτικό υλικό βασισμένο στη δραστηριότητα του Συμβουλίου και που συμπεριλαμβάνουν μια εξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών αναφορικά με την εφαρμογή των Κανόνων και των Συνιστώμενων Πρακτικών, που απορρέουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση της Αποδοχής.

β) Εισαγωγές, που περιλαμβάνουν ερμηνευτικό υλικό που είναι εισαγωγή στην αρχή κάθε μέρους, κεφαλαίων ή τμημάτων του Παραρτήματος ώστε να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, περιλαμβανόμενες στο κείμενο, όπου κρίνεται κατάλληλο, ώστε να δίνουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές που έχουν σχέση με τους Κανόνες ή τις εν λόγω Συνιστώμενες Πρακτικές αλλά που δεν αποτελούν μέρος των Κανόνων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Προσαρτήματα, που περιέχουν συμπληρωματικό υλικό στους Κανόνες και τις Συνιστώμενες Πρακτικές ή περιέχονται σαν οδηγός για την εφαρμογή τους.

Επιλογή της γλώσσας

Το Παράρτημα αυτό έχει υιοθετηθεί σε πέντε γλώσσες Αγγλικά, Αραβικά, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος καλείται να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή (κύρωση) και τις άλλες ενέργειες που προβλέπει η Σύμβαση, και να εφαρμόζει το κείμενο απ 'ευθείας ή μεταφρασμένο στην εθνική του γλώσσα και να ειδοποιεί τον Οργανισμό ανάλογα.

Εκδοτικές Πρακτικές

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να δείχνει με μια ματιά την ιδιότητα κάθε πρότασης: Οι Κανόνες έχουν τυπωθεί με συνήθεις Ελληνικούς χαρακτήρες οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με πλάγιους χαρακτήρες και η ιδιότητα δείχνεται από το πρόθεμα «Σύσταση» οι Σημειώσεις έχουν τυπωθεί με πλάγιους χαρακτήρες και η ιδιότητα δείχνεται από το πρόθεμα «Σημείωση».

Η ακόλουθη εκδοτική πρακτική έχει ακολουθηθεί στο γράψιμο των προδιαγραφών: Στους Κανόνες χρησιμοποιείται το «θα» ενώ στις Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιείται το «θα μπορούσε».

Κάθε αναφορά σε μέρος αυτού του εγγράφου, που προσδιορίζεται από ένα νούμερο περιλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του τμήματος.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 13

Τροποποίηση	*Πηγή(ές)*	*Θέμα*	*Αποδεκτή Σε ισχύ Εφαρμόσιμη*
(1η Έκδοση)	Πρώτη και Δεύτερη Συνεδρίαση της Δ/νσης Διερεύνησης Ατυχημάτων		11 Απριλίου 1951 1 Σεπτεμβρίου 1951 1 Δεκεμβρίου 1951
1 (2η Έκδοση)	Αποφάσεις Συνέλευσης Α14-22 και Α14-27 Προσάρτημα Π Τρίτη Συνεδρίαση της Διεύθυνσης Διερεύνησης Ατυχημάτων	Νέοι ορισμοί δικαιώματα και υποχρεώσεις του Κράτους Κατασκευής αρχική και ακόλουθη ειδοποίηση για ένα ατύχημα παρουσία των αντιπροσώπων του εκμεταλλευόμενου έκθεση για την έρευνα περίληψη και τύπος γραφής της έκθεσης.	24 Νοεμβρίου 1965 24 Μαρτίου 1966 25 Αυγούστου 1966
2	Τρίτη Συνεδρίαση της Διεύθυνσης Διερεύνησης Ατυχημάτων	Διαδικασίες επικοινωνίας που αφορούν την αποστολή ειδοποίησης για ατύχημα α/φους.	5 Δεκεμβρίου 1966 5 Απριλίου 1967 24 Αυγούστου 1967
3	Άδειες Προσωπικού/ Πρακτικές Εκπαίδευσης/ Ιατρική Σύσκεψη Διευθύνσεων (1970)	Αυτοψία θυμάτων αεροπορικών ατυχημάτων και αναφορά αποτελεσμάτων	27 Μαρτίου 1972 27 Ιουλίου 1972 7 Δεκεμβρίου 1972
4 (3η Έκδοση)	Μελέτη Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Ειδοποίηση για όλα τα ατυχήματα πολυκινητηρίων α/φων πάνω από 2250 Kg (5000 lb) ειδοποίηση και ανταλλαγή πληροφοριών στα συμβάντα.	12 Δεκεμβρίου 1972 12 Απριλίου 1973 16 Αυγούστου 1973
5 (4η Έκδοση)	Διερεύνηση Ατυχημάτων και Πρόληψη Σύσκεψη Διευθύνσεων (AIG/1974) Επιτροπή για Παράνομη Παρέμβαση	Αλλαγή τίτλου διαγραφή και πρόσθεση ορισμών αντικείμενο μιας διερεύνησης χρήση καταγραφέων στοιχείων πτήσης και προνομιακό καθεστώς που απονέμεται σε ορισμένες εκθέσεις διερεύνησης ενέργειες που πρέπει να αναλαμβάνονται από ένα Κράτος που λαμβάνει συστάσεις ασφαλείας ευθύνη του Κράτους Νηολόγησης να συμμετέχει στη διερεύνηση ορισμένων ατυχημάτων όταν καλείται προς τούτο, να προμηθεύει με καταγραφείς στοιχείων πτήσης κάτω από ορισμένες περιστάσεις και	18 Δεκεμβρίου 1975 18 Απριλίου 1976 12 Αυγούστου 1976

Τροποποίηση	*Πηγή(ές)*	*Θέμα*	*Αποδεκτή Σε ισχύ Εφαρμόσιμη*
		να ζητάει συμμετοχή του Κράτους Κατασκευής όταν το πρώτο Κράτος διεξάγει διερεύνηση και προκύπτουν θέματα σχετικά με πλοϊμότητα· δικαιώματα και υποχρεώσεις του Κράτους Κατασκευής να συμμετέχει σε ορισμένες διερευνήσεις· δικαιώματα του Κράτους που έχει ειδικό ενδιαφέρον σε ένα ατύχημα λόγω θανάτων πολιτών του το σύστημα Αναφοράς Δεδομένων Ατυχήματος/Συμβάντος (ADREP)· Υπεύθυνος Διερευνητής να πληροφορεί τις αρχές πτητικής ασφάλειας, όταν είναι απαραίτητο.	
6 (5η Έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων για Διερεύνηση και Πρόληψη Ατυχημάτων (AIG/1974)	Προσθήκη των λέξεων "με βάση τα προσόντα του" στους ορισμούς του διαπιστευμένου αντιπροσώπου, συμβούλου και υπεύθυνου διερευνητή· νέος ορισμός και προδιαγραφές, που αφορούν το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου στην περίπτωση που το α/φος είναι νοικιασμένο, ναυλωμένο ή έχει γίνει ανταλλαγή α/φών· ευθύνη του Κράτους Νηολόγησης να στέλνει ειδοποίηση για ατύχημα κάθε φορά που προβαίνει στη διερεύνηση· συντονισμός μεταξύ υπευθύνου διερευνητή και δικαστικών αρχών· εξάλειψη της μνείας περί αριθμού κινητήρων· νέα προδιαγραφή για τη δημοσίευση της Τελικής Έκθεσης.	24 Νοεμβρίου 1978 24 Μαρτίου 1979 29 Νοεμβρίου 1979
7 (6η Έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων για Διερεύνηση και Πρόληψη (AIG/1979)	Προσθήκη, στον ορισμό του ατυχήματος, των τραυματισμών από εξαρτήματα αεροσκάφους ή από την ώθηση των καυσαερίων· ενίσχυση της γενικής προδιαγραφής που αφορά τη διεξαγωγή της διερεύνησης· ενίσχυση της προδιαγραφής που αφορά την αποκάλυψη στοιχείων· ενίσχυση της προδιαγραφής για ανταλλαγή απόψεων πάνω στην Τελική Έκθεση· απάλειψη των προδιαγραφών που αφορούν μια "Περίληψη της Τελικής Έκθεσης" και αναφορές σε αυτή·	24 Νοεμβρίου 1980 24 Μαρτίου 1981 26 Νοεμβρίου 1981

Τροποποίηση	Πηγή(ές)	Θέμα	Αποδεκτή Σε ισχύ Εφαρμόσιμη
		αλλαγή της προδιαγραφής που αφορά προώθηση στον ICAO της Τελικής Έκθεσης επέκταση της προδιαγραφής πάνω στη δημοσίευση της Τελικής Έκθεσης ή σχετικών εγγράφων νέο κεφάλαιο για τα μέτρα πρόληψης ατυχημάτων νέο συνημμένο, που αφορά ανταλλαγή Τελικών Εκθέσεων μεταξύ Κρατών και κατάλογο Τελικών Εκθέσεων που είναι διαθέσιμες στα Κράτη.	
8 (7η Έκδοση)	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Προσθήκη, στον ορισμό του σοβαρού τραυματισμού, της έκθεσης σε μολυσματικές ουσίες και επιβλαβή ακτινοβολία νέο συνημμένο που αφορά την αποκάλυψη στοιχείων εκδοτικές αλλαγές.	22 Ιανουαρίου 1988 22 Μαΐου 1988 17 Νοεμβρίου 1988
9 (8η Έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων για Διερεύνηση Ατυχημάτων (AIG/1992)	Αλλαγή τίτλου νέοι ή αναθεωρημένοι ορισμοί περί αιτίων, διερεύνησης, σοβαρού συμβάντος, Κράτους Σχεδιασμού, Κράτους Κατασκευής και Κράτους του Εκμεταλλευόμενου ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν την εφαρμογή και το αντικείμενο της διερεύνησης ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν ευθύνες και δικαιώματα του Κράτους Σχεδιασμού και του Κράτους του Κατασκευαστή νέες προδιαγραφές, που αφορούν την ειδοποίηση και διερεύνηση για σοβαρά συμβάντα ενίσχυση των προδιαγραφών, που αφορούν την ειδοποίηση για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα νέα προδιαγραφή που αφορά βοήθεια από τα πλησιέστερα Κράτη σ' ένα ατύχημα σε διεθνή ύδατα νέα προδιαγραφή που αφορά το διαχωρισμό από οποιαδήποτε δικαστική ή διοικητική ενέργεια για απόδοση μομφής ή ευθύνης σε μία διερεύνηση ατυχήματος ενίσχυση των προ-διαγραφών, που αφορούν τη χρήση και την ανάγνωση των καταγραφέων πτήσης ενίσχυση των	23 Μαρτίου 1994 25 Ιουλίου 1994 10 Νοεμβρίου 1994

Τροποποίηση	*Πηγή(ές)*	*Θέμα*	*Αποδεκτή Σε ισχύ Εφαρμόσιμη*
		προδιαγραφών, που αφορούν εξετάσεις αυτοψίας και συντονισμό με τις δικαστικές αρχές· ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν αποκάλυψη στοιχείων και απάλειψη του σχετικού συνημμένου· ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν την ευθύνη άλλων Κρατών να παρέχουν πληροφορίες και τα δικαιώματα συμμετοχής τους· νέα προδιαγραφή που αφορά οργανωτικές πληροφορίες και ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν τη συμμετοχή του εκμεταλλευόμενου· ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν τα δικαιώματα διαπιστευμένων αντιπροσώπων και μία νέα προδιαγραφή που αφορά τις υποχρεώσεις τους· ενίσχυση της προδιαγραφής που αφορά συμμετοχή Κρατών που είχαν θανάτους ή σοβαρούς τραυματισμούς σε πολίτες τους· ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν την αρχική έκθεση ατυχήματος/συμβάντος (ADREP) και την έκθεση στοιχείων ατυχήματος / συμβάντος· ενίσχυση των προδιαγραφών που αφορούν ανταλλαγή απόψεων για την Τελική Έκθεση καθώς και δημοσίευση και διανομή της· νέες και ενισχυμένες προδιαγραφές που αφορούν μέτρα πρόληψης ατυχημάτων· νέα υποπαράγραφος και αλλαγές στον τύπο γραφής της Τελικής Έκθεσης στο Προσάρτημα· ενημερωμένοι κατάλογοι αποδεκτών ειδοποίησης και τελικής έκθεσης στο Προσάρτημα Β· κατάλογο παραδειγμάτων σοβαρών συμβάντων σαν νέο Προσάρτημα Δ.	

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ
ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.
ΟΡΙΣΜΟΙ

Όταν οι παρακάτω όροι χρησιμοποιούνται στους Κανόνες και τις Συνιστώμενες πρακτικές για Διερεύνηση Ατυχημάτων και Συμβάντων Αεροσκαφών έχουν το ακόλουθο νόημα:

Ατύχημα. Περιστατικό συνδεόμενο με τη λειτουργία ενός α/φους, το οποίο συντελείται μεταξύ της στιγμής επιβίβασης στο α/φος οποιουδήποτε προσώπου που προτίθεται να πραγματοποιήσει πτήση και της στιγμής κατά την οποία όλα τα πρόσωπα που έχουν επιβιβασθεί με αυτή την πρόθεση, έχουν αποβιβασθεί, κατά το οποίο:

α) Ένα άτομο τραυματίζεται θανάσιμα ή σοβαρά λόγω:

- Του γεγονότος ότι αυτό βρισκόταν στο α/φος, ή

- Ήρθε σε άμεση επαφή με οποιοδήποτε τμήμα του α/φους, συμπεριλαμβανομένων και τμημάτων που έχουν αποσπαστεί από το α/φος, ή

- Εξετέθη άμεσα σε καυσαέρια, εκτός εάν ο τραυματισμός προέρχεται από φυσικές αιτίες, είναι αυτοτραυματισμός ή προκλήθηκε από άλλα άτομα, ή εάν ο τραυματισμός προκλήθηκε σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των χώρων που διατίθενται κανονικά σε επιβάτες και πλήρωμα ή

β) Το α/φος παθαίνει ζημιά ή δομική αστοχία, η οποία:

- Επηρεάζει αρνητικά τη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του α/φους και

- Θα απαιτούσε κανονικά μείζονα επισκευή ή αντικατάσταση του τμήματος που έχει υποστεί βλάβη, εκτός αν πρόκειται για ζημιά ή βλάβη σε κινητήρα εφόσον η ζημιά, είναι περιορισμένη στον κινητήρα, στο περίβλημά του ή στα εξαρτήματά του. ή για ζημιές περιορισμένες σε έλικες, ακροπτερύγια, κεραίες, ελαστικά, φρένα, αεροδυναμικά καλύμματα, μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις στην επιφάνεια του α/φους.

γ) Το α/φος έχει χαθεί ή είναι τελείως απροσπέλαστο.

Σημείωση 1. Μόνο για στατιστική ομοιομορφία, ένα τραύμα που προκαλεί θάνατο μέσα σε τριάντα ημέρες από την ημέρα του ατυχήματος καταχωρείται ως θανάσιμος τραυματισμός από τον ICAO.

Σημείωση 2. 'Ενα α/φος θεωρείται απολεσθέν όταν η επίσημη έρευνα έχει περατωθεί και δεν έχουν εντοπισθεί τα συντρίμμια.

Διαπιστευμένος αντιπρόσωπος. Άτομο διορισμένο από ένα Κράτος, με βάση τα προσόντα του (της), με σκοπό να συμμετάσχει σε διερεύνηση, που διεξάγει άλλο Κράτος.

Σύμβουλος. Άτομο διορισμένο από ένα Κράτος, με βάση τα προσόντα του (της), με σκοπό να βοηθά το διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του στη διερεύνηση.

Αεροσκάφος. Κάθε μηχάνημα, που μπορεί να επιτυγχάνει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα από αντιδράσεις του αέρα άλλες εκτός από τις αντιδράσεις του αέρα έναντι της επιφάνειας της γης.

Αιτίες. Ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα, συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδηγούν σε ατύχημα ή συμβάν.

Καταγραφέας πτήσης. Καταγραφικό σύστημα οποιουδήποτε τύπου, εγκατεστημένο σε α/φος με σκοπό τη συμπληρωματική παροχή στοιχείων στη διερεύνηση ατυχήματος/συμβάντος.

Σημείωση. Βλέπε Παράρτημα 6, Μέρη Ι, ΙΙ και ΙΙΙ, για προδιαγραφές σχετικά με τους καταγραφείς πτήσης.

Συμβάν. Περιστατικό, εκτός από ατύχημα σχετιζόμενο με τη λειτουργία ενός α/φους, το οποίο επηρεάζει ή θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια της λειτουργίας του.

Σημείωση. Ο τύπος των συμβάντων που ουσιαστικά ενδιαφέρουν το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας για μελέτες πρόληψης ατυχημάτων βρίσκονται σε κατάλογο στο Εγχειρίδιο Αναφορών Ατυχημάτων/Συμβάντων του ICAO (Doc 9156).

Διερεύνηση. Μια διαδικασία, που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων, η οποία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου και του προσδιορισμού των αιτίων και, όπου χρειάζεται, τη διατύπωση συστάσεων ασφαλείας.

Υπεύθυνος Διερευνητής. Άτομο επιφορτισμένο, με βάση τα προσόντα του (της), με την ευθύνη της οργάνωσης, διενέργειας και ελέγχου της διερεύνησης.

Σημείωση. Τίποτε στον παραπάνω ορισμό δεν προτίθεται να αποκλείσει το να ανατεθούν οι αρμοδιότητες του υπεύθυνου διερευνητή σε μία επιτροπή ή άλλο φορέα.

Μέγιστη μάζα. Η πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης.

Εκμεταλλευόμενος. Άτομο, οργανισμός ή επιχείρηση, που ασχολείται ή προτίθεται να ασχοληθεί με τη λειτουργία α/φους.

Αρχική έκθεση. Επικοινωνία, που χρησιμοποιείται για την άμεση διάδοση των δεδομένων, που αποκτήθηκαν στα αρχικά στάδια της διερεύνησης.

Σύσταση ασφαλείας. Πρόταση της αρχής διερεύνησης του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, βασισμένη σε πληροφορίες που αποκτήθηκαν από τη διερεύνηση, η οποία γίνεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων.

Σοβαρό συμβάν. Συμβάν που περιλαμβάνει καταστάσεις οι οποίες δείχνουν ότι μόλις αποφεύχθηκε ένα ατύχημα.

Σημείωση 1. Η διαφορά μεταξύ ενός ατυχήματος και ενός σοβαρού συμβάντος βρίσκεται μόνο στο αποτέλεσμα.

Σημείωση 2. Παραδείγματα σοβαρών συμβάντων μπορούν να βρεθούν στο Προσάρτημα Δ του Παραρτήματος 13 και στο Εγχειρίδιο Αναφοράς Ατυχημάτων/Συμβάντων του ICAO (Doc 9156).

Σοβαρός τραυματισμός. Τραυματισμός, τον οποίο παθαίνει ένα πρόσωπο σε ατύχημα και ο οποίος:

α) Απαιτεί νοσοκομειακή περίθαλψη για περισσότερο από 48 ώρες, που αρχίζουν μέσα σε επτά ημέρες από την ημερομηνία που συνέβη ο τραυματισμός, ή

β) Προκάλεσε κάταγμα οποιουδήποτε οστού (εκτός από απλά κατάγματα δακτύλων χεριών, δακτύλων ποδιών, ή μύτης), ή

γ) Περιλαμβάνει θλάσεις που προκαλούν μεγάλη αιμορραγία, βλάβη νεύρων, μυών ή τενόντων, ή

δ) Περιλαμβάνει βλάβη οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου, ή

ε) Περιλαμβάνει εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού ή οποιαδήποτε εγκαύματα, που καλύπτουν περισσότερο από το 5% της επιφάνειας του σώματος, ή

ζ) Περιλαμβάνει επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή βλαβερή ακτινοβολία.

Κράτος Σχεδιασμού. Το Κράτος που έχει δικαιοδοσία στον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό του συγκεκριμένου τύπου (α/φους).

Κράτος του Κατασκευαστή. Το Κράτος που έχει δικαιοδοσία στον οργανισμό ο οποίος είναι υπεύθυνος για την τελική συναρμολόγηση του αεροσκάφους.

Κράτος του Περιστατικού. Το Κράτος, στην περιοχή του οποίου συμβαίνει ένα ατύχημα ή συμβάν.

Κράτος του Εκμεταλλευόμενου. Το Κράτος, στο οποίο είναι εγκατεστημένο το κύριο μέρος της επιχείρησης του εκμεταλλευομένου ή αν δεν υπάρχει τέτοιο μέρος για την επιχείρηση εκεί όπου είναι η μόνιμη κατοικία του εκμεταλλευόμενου.

Κράτος Νηολόγησης. Το Κράτος στου οποίου το νηολόγιο έχει καταχωρηθεί το α/φος.

Σημείωση.- Στην περίπτωση νηολόγησης αεροσκάφους διεθνούς εταιρίας σε μη εθνική βάση τότε τα Κράτη που συνιστούν την εταιρία είναι από κοινού και το καθένα ξεχωριστά δεσμευμένα να αναλάβουν τις υποχρεώσεις, οι οποίες σύμφωνα με την Σύμβαση του Σικάγου, προσάπτονται στο Κράτος Νηολόγησης. Βλέπε σχετικά, την Απόφαση Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1967 περί Εθνικότητας και Νηολόγησης Αεροσκαφών, των οποίων την εκμετάλλευση έχουν Διεθνείς Εταιρίες (Doc 8722).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.
ΕΦΑΡΜΟΓΗ

2.1 Εκτός αν έχει ορισθεί διαφορετικά, οι προδιαγραφές σε αυτό το Παράρτημα εφαρμόζονται σε δραστηριότητες που ακολουθούν ατυχήματα και συμβάντα οπουδήποτε έχουν συμβεί.

Σημείωση. Η εφαρμογή της προδιαγραφής της σχετικής με ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα, που συμβαίνουν στην επικράτεια ενός μη - Συμβαλλόμενου Κράτους σε περιοχή απροσδιόριστης κυριαρχίας ή σε ανοιχτές θάλασσες, αναφέρεται στα 5.2 και 5.3.

2.2 Σε αυτό το Παράρτημα οι προδιαγραφές που αφορούν το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου εφαρμόζονται μόνο όταν το α/φος είναι νοικιασμένο, ναυλωμένο ή από ανταλλαγή και όταν αυτό το Κράτος δεν είναι το Κράτος Νηολόγησης και αν εκπληρώνει, από την άποψη αυτού του Παραρτήματος, εν μέρει ή συνολικά, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Κράτους Νηολόγησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.
ΓΕΝΙΚΑ

Σημείωση. Καθοδηγητικό υλικό σε ό,τι αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους του Εκμεταλλευόμενου σχετικά με ατυχήματα ή συμβάντα, όπου εμπλέκονται νοικιασμένα, ναυλωμένα ή από ανταλλαγή α/φη βρίσκεται στο Προσάρτημα Α.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

3.1 Ο μοναδικός αντικειμενικός σκοπός της διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος θα είναι η πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων. Δεν είναι σκοπός αυτής της δραστηριότητας (διερεύνησης) να αποδώσει κατηγορία ή ευθύνη.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΦΥΛΑΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡ/ΦΟΥΣ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΟΠΟΥ ΣΥΝΕΒΗ ΤΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ

Γενικά

3.2 Το Κράτος, όπου συνέβη το Περιστατικό θα λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να προστατεύσει τα αποδεικτικά στοιχεία και να διασφαλίσει σωστή φύλαξη του α/φους και του περιεχομένου του, για όσο χρονικό διάστημα απαιτείται για τις ανάγκες της διερεύνησης. Η προστασία των αποδεικτικών στοιχείων θα περιλαμβάνει τη διατήρηση, με φωτογραφικά ή άλλα μέσα, οποιουδήποτε αποδεικτικού στοιχείου το οποίο μπορεί να αποσπασθεί, εξαλειφθεί, χαθεί ή καταστραφεί. Η ασφαλής φύλαξη θα περιλαμβάνει προστασία από περαιτέρω καταστροφή, προσπέλαση από μη εξουσιοδοτημένα άτομα, μικροκλοπές και φθορά.

Σημείωση 1. Έλεγχος των συντριμμάτων μνημονεύεται στο 5.6.

Σημείωση 2. Προστασία των στοιχείων του καταγραφέα πτήσης απαιτεί, ότι η αποκομιδή και ο χειρισμός του καταγραφέα και των καταγραφών του, θα ανατεθεί μόνο σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό.

Αίτηση από το Κράτος Νηολόγησης ή του Εκμεταλλευόμενου.

3.3 Εάν έχει ληφθεί αίτηση από το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου να παραμείνουν ανέγγιχτα το α/φος, το περιεχόμενό του και οτιδήποτε άλλο αποδεικτικό στοιχείο γιατί επίκειται διερεύνηση από διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του, τότε το Κράτος του Περιστατικού θα παίρνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να συμμορφωθεί με αυτή την αίτηση, στο μέτρο που αυτό είναι πρακτικά δυνατό και συμβιβάζεται με την καλή διεξαγωγή της διερεύνησης τα ανωτέρω ισχύουν υπό την προϋπόθεση ότι το α/φος μπορεί να μετακινηθεί στο μέτρο που είναι απαραίτητο ώστε να απεγκλωβιστούν οι επιβάτες, τα ζώα, το ταχυδρομείο και τα τιμαλφή, να εμποδιστεί καταστροφή από φωτιά ή άλλες αιτίες ή να απαλειφθεί κάθε κίνδυνος ή παρεμπόδιση της αεροναυτιλίας, των άλλων μεταφορών ή του κοινού.

Αίτηση από το Κράτος Σχεδιασμού ή το Κράτος Κατασκευής.

3.4 Αν έχει ληφθεί αίτηση από το Κράτος Σχεδιασμού ή το Κράτος Κατασκευής να παραμένει το α/φος ανέπαφο γιατί επίκειται διερεύνηση από διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του, τότε το Κράτος του Περιστατικού θα παίρνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να ανταποκριθεί σε αυτή την αίτηση, στο μέτρο που είναι πρακτικά δυνατό και συμβιβάζεται με την καλή διεξαγωγή της διερεύνησης και δεν προκαλεί άσκοπη καθυστέρηση στην επιστροφή του α/φους σε κατάσταση λειτουργίας, όπου αυτό είναι πραγματοποιήσιμο.

Αποδέσμευση α/φους από φύλαξη

3.5 Υποκείμενο στα προβλεπόμενα των διατάξεων των 3.2, 3.3 και 3.4, το Κράτος του Περιστατικού θα αποδεσμεύει από φύλαξη το α/φος, το περιεχόμενό του ή κάθε εξάρτημά του, που δεν χρειάζονται πλέον στη διερεύνηση σε κανένα από τα πρόσωπα τα διορισμένα από το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου. Γι' αυτό το λόγο το Κράτος του Περιστατικού θα διευκολύνει την προσπέλαση στο α/φος, στα περιεχόμενά του ή σε κά-

ποιο εξάρτημά του, με δεδομένο ότι, εάν το α/φος, τα περιεχόμενά του, ή κάποιο εξάρτημά του βρίσκονται σε περιοχή που το Κράτος τη βρίσκει απροσπέλαστη, με μέριμνά του θα μεταφέρονται σε προσπελάσιμο σημείο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.
ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Σημείωση.- Το Προσάρτημα Β περιέχει κατάλογο αποδεκτών ειδοποίησης και έκθεσης.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΕ Α/ΦΟΣ ΑΛΛΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΣΥΝΕΒΗ
ΤΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ

Διαβίβαση

4.1 Το Κράτος στο οποίο συνέβη ατύχημα ή σοβαρό συμβάν θα ειδοποιεί με ελάχιστη καθυστέρηση και με το πιο κατάλληλο και πιο σύντομο διαθέσιμο μέσο τα:

α) Κράτος Νηολόγησης.

β) Κράτος Εκμεταλλευόμενου.

γ) Κράτος Σχεδιασμού.

δ) Κράτος Κατασκευής και

ε) Το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, όταν το εμπλεκόμενο α/φος έχει μέγιστη μάζα πάνω από 2250 Kg.

Ωστόσο, όταν το Κράτος που συνέβη το περιστατικό δεν είναι ενήμερο για σοβαρό συμβάν, τότε το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου, όποιο είναι το καταλληλότερο, θα ειδοποιεί για αυτό το συμβάν το Κράτος Σχεδιασμού, το Κράτος Κατασκευής και το Κράτος που συνέβη το περιστατικό.

Σημείωση 1. Τηλέφωνο, FAX ή Σταθερό Αεροναυτικό Τηλεπικοινωνιακό Δίκτυο (AFTN) στην πλειοψηφία των περιπτώσεων αποτελεί «το καταλληλότερο και συντομότερο διαθέσιμο μέσον».

Σημείωση 2. Πρόβλεψη για ειδοποίηση του Κράτους Νηολόγησης από το Συντονιστικό Κέντρο Διάσωσης σε περίπτωση κατάστασης κινδύνου περιέχεται στο Παράρτημα 12.

Τύπος σύνταξης και περιεχόμενο

4.2 Η ειδοποίηση θα είναι σε απλή γλώσσα και θα περιέχει όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες από τις παρακάτω, αμέσως μόλις αυτές γίνονται διαθέσιμες, αλλά η αποστολή της δεν θα καθυστερεί λόγω έλλειψης ολοκληρωμένων πληροφοριών:

α) Για ατυχήματα την προσδιοριστική συντομογραφία ACCID, για σοβαρά συμβάντα INCID.

β) Κατασκευαστή, μοντέλο, εθνικότητα στοιχεία νηολόγησης και τον αριθμό σειράς του α/φους.

γ) Όνομα ιδιοκτήτη, εκμεταλλευόμενου καθώς και ναυλωτή του α/φους, αν υπάρχει.

δ) Όνομα του κυβερνήτη.

ε) Ημερομηνία και ώρα (τοπική ή UTC) που έγινε το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

ζ) Τελευταίο σημείο αναχώρησης και σημείο που επρόκειτο να προσγειωθεί το α/φος.

η) Θέση του α/φους σχετικά με εύκολα οριζόμενα γεωγραφικά σημεία καθώς και γεωγραφικό πλάτος και μήκος.

θ) Αριθμό πληρώματος και επιβατών, νεκρούς και σοβαρά τραυματισμένους επί του α/φους. άλλους νεκρούς και σοβαρά τραυματισμένους.

ι) Φύση του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος και την έκταση της ζημιάς στο α/φος, στο μέτρο που είναι γνωστή.

κ) Μια ένδειξη για την έκταση στην οποία θα διεξαχθεί η διερεύνηση ή αν υπάρχει πρόθεση να μεταβιβαστεί η αρμοδιότητα από το Κράτος που συνέβη το Περιστατικό.

λ) Φυσικά χαρακτηριστικά της περιοχής που συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν και

μ) Προσδιορισμό της Αρχής, που αρχικά επιλαμβάνεται του Περιστατικού.

Σημείωση 1. Το προσδιοριστικό 4 γραμμάτων «YLYX» συνδυαζόμενο με τον 4 γραμμάτων ενδείκτη τοποθεσίας του ICAO σχηματίζει έναν ενδείκτη του παραλήπτη αποτελούμενο από 8 γράμματα για σήματα που στέλνονται μέσω του AFTN προς τις υπεύθυνες για τη διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων αρχές. Για μηνύματα που στέλνονται διαμέσου της δημόσιας υπηρεσίας τηλεπικοινωνιών ο ενδείκτης παραλήπτη δεν μπορεί να χρησιμοποιείται και μια ταχυδρομική ή τηλεγραφική διεύθυνση, πρέπει να αντικαθιστά αυτόν.

Οι 8 γραμμάτων ενδείκτες των παραληπτών και οι αντίστοιχες ταχυδρομικές και τηλεγραφικές διευθύνσεις, όταν κοινοποιούνται στον ICAO, δημοσιεύονται στο βιβλίο του ICAO.

Ενδείκτες Αεροπορικών Επιχειρήσεων, Αεροναυτικών Αρχών και Υπηρεσιών (Doc 8585).

Σημείωση 2. Το Εγχειρίδιο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων του ICAO (Doc 6920) περιέχει καθοδηγητικό υλικό που αφορά την σύνταξη σημάτων κοινοποίησης και διακανονισμούς που πρέπει να γίνουν για την άμεση παραλαβή από τον παραλήπτη.

Γλώσσα

4.3 Η ειδοποίηση θα συντάσσεται σε μια από τις γλώσσες εργασίας του ICAO, λαμβάνοντας υπόψη τη γλώσσα του παραλήπτη, όπου είναι δυνατόν να γίνει αυτό, χωρίς να δημιουργείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Συμπληρωματικές πληροφορίες.

4.4 Το Κράτος που συνέβη το Περιστατικό θα στέλνει τις λεπτομέρειες που δεν συμπεριελήφθησαν στην κοινοποίηση, καθώς και άλλες γνωστές σχετικές πληροφορίες, το συντομότερο δυνατόν.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΥ

Πληροφορίες-Συμμετοχή

4.5 Με τη λήψη της ειδοποίησης το Κράτος Νηολόγησης και το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου, θα παρέχουν στο Κράτος που έγινε το Περιστατικό, το συντομότερο δυνατόν, όλες τις σχετικές πληροφορίες που έχουν σχετικά με το α/φος και το πλήρωμα που ενεπλάκη στο ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν. Κάθε Κράτος θα γνωστοποιεί επίσης στο Κράτος που συνέβη το Περιστατικό το αν σκοπεύει να αντιπροσωπευθεί στη διερεύνηση και σε καταφατική περίπτωση, θα δηλώνει την πιθανή ημερομηνία άφιξης του διαπιστευμένου του αντιπροσώπου.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Συμμετοχή και παρακολούθηση

4.6 Με τη λήψη της ειδοποίησης και της αίτησης από το Κράτος του Περιστατικού για συμμετοχή, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής:

α) Θα πληροφορούν το Κράτος που συνέβη το Περιστατικό σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε α/φος μέγιστης μάζας πάνω από 100.000 Kg, για:

1) Το όνομα του διαπιστευμένου τους αντιπροσώπου και

2) Εάν ο διαπιστευμένος αντιπρόσωπος θα είναι παρών στη διερεύνηση και σε καταφατική περίπτωση, την αναμενόμενη ημερομηνία άφιξής του (της) και

β) Θα πληροφορούν το Κράτος που συνέβη το Περιστατικό σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε α/φος διαφορετικού από τα αναφερόμενα στην α) παράγραφο, για το εάν θα ορίσουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο. Εάν ορίζεται τέτοιος αντιπρόσωπος θα παρέχονται οι ίδιες πληροφορίες όπως στο α) 1) και 2).

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΣΕ ΜΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΚΡΑΤΟΣ Ή ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Διαβίβαση

4.7 Όταν το Κράτος Νηολόγησης προβαίνει στη διερεύνηση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε α/φος μέγιστης μάζας πάνω από 2250 Kg τότε εκείνο το Κράτος θα στέλνει ειδοποίηση σύμφωνα με τα οριζόμενα στα 4.2 και 4.3 παραπάνω με την ελάχιστη καθυστέρηση και με το πιο πρόσφορο και γρήγορο διαθέσιμο μέσο στο:

α) Κράτος του Εκμεταλλευόμενου.

β) Κράτος Σχεδιασμού.

γ) Κράτος Κατασκευής και

δ) Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

4.7.1 Σύσταση. Όταν το Κράτος Νηολόγησης προβαίνει στη διερεύνηση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος σε α/φος μέγιστης μάζας 2250 Kg ή λιγότερο τότε εκείνο το Κράτος θα στέλνει ειδοποίηση. σύμφωνα με τα παραπάνω 4.2 και 4.3. με ελάχιστη καθυστέρηση και με το πιο πρόσφορο και γρήγορο διαθέσιμο μέσο στο:

α) Κράτος του Εκμεταλλευόμενου.

β) Κράτος Σχεδιασμού και

γ) Κράτος Κατασκευής.

Σημείωση 1. Τηλέφωνο, Fax ή το Σταθερό Αεροναυτικό Τηλεπικοινωνιακό Δίκτυο (AFTN) στις περισσότερες περιπτώσεις θα αποτελεί «το πιο πρόσφορο και γρήγορο διαθέσιμο μέσο».

Σημείωση 2. Πρόβλεψη για ειδοποίηση του Κράτους Νηολόγησης από το Συντονιστικό Κέντρο Διάσωσης σε περίπτωση κατάστασης κινδύνου περιέχεται στο Παράρτημα 12.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΥ, ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Πληροφορίες-Συμμετοχή

4.8 Με τη λήψη της ειδοποίησης το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου, το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής θα παρέχουν στο Κράτος Νηολόγησης, αν το ζητήσει, κάθε σχετική πληροφορία που είναι διαθέσιμη σε αυτά σχετικά με το πλήρωμα καθώς και με το εμπλεκόμενο στο ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν, α/φος. Κάθε Κράτος θα πληροφορεί επίσης το Κράτος Νηολόγησης για το εάν σκοπεύει να αντιπροσωπευθεί στη διερεύνηση και σε καταφατική περίπτωση, θα δηλώνει την πιθανή ημερομηνία άφιξης του διαπιστευμένου του αντιπροσώπου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

ΕΥΘΥΝΗ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΕ Α/ΦΟΣ ΑΛΛΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Κράτος που συνέβη το Περιστατικό

5.1 Το Κράτος που συνέβη το Περιστατικό θα αρχίζει τη διαδικασία της διερεύνησης για τις συνθήκες, κάτω από τις οποίες έγινε το ατύχημα. Αυτό το Κράτος θα είναι επίσης υπεύθυνο για τη διεξαγωγή της διερεύνησης, αλλά μπορεί να αναθέσει ολόκληρη ή μέρος της διεξαγωγής της διερεύνησης στο Κράτος Νηολόγησης ή στο Κράτος του Εκμεταλλευόμενου. Σε κάθε περίπτωση το Κράτος που συνέβη το Περιστατικό θα χρησιμοποιεί κάθε μέσο ώστε να διευκολύνει τη διερεύνηση.

5.1.1 Σύσταση. Το Κράτος που Συνέβη το Περιστατικό θα πρέπει να αρχίζει τις διαδικασίες διερεύνησης για τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έγινε το σοβαρό συμβάν. Το Κράτος αυτό μπορεί να αναθέσει ολόκληρη ή μέρος της διεξαγωγής της διερεύνησης στο Κράτος Νηολόγησης, στο Κράτος του Εκμεταλλευόμενου, στο Κράτος Σχεδιασμού ή στο Κράτος Κατασκευής. Για κάθε περίπτωση το Κράτος που συνέβη το Περιστατικό θα πρέπει να χρησιμοποιεί κάθε μέσο ώστε να διευκολύνει τη διερεύνηση.

Σημείωση. Η παραπάνω πρόβλεψη δεν αποκλείει άλλους τύπους διερευνήσεων που ήδη υπάρχουν για διερευνήσεις συμβάντων (σοβαρών ή όχι) από άλλους οργανισμούς.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΜΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Κράτος Νηολόγησης

5.2 Σύσταση. Όταν το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν συνέβη στην επικράτεια ενός μη-συμβαλλόμενου Κράτους, τότε το Κράτος Νηολόγησης θα κάνει ότι μπορεί ώστε να αρχίσει και να διεξάγει μια διερεύνηση σε συνεργασία με το Κράτος που συνέβη το Περιστατικό, αλλά αν αποτύχει αυτή η συνεργασία, θα πρέπει το ίδιο να διεξάγει μία διερεύνηση με όση πληροφόρηση διαθέτει.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΚΡΑΤΟΥΣ

Κράτος Νηολόγησης

5.3 Όταν η τοποθεσία του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σίγουρα στην επικράτεια οποιουδήποτε Κράτους, τότε το Κράτος Νηολόγησης θα επιλαμβάνεται και θα διεξάγει κάθε απαραίτητη διερεύνηση του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος. Ωστόσο, μπορεί να αναθέσει ολόκληρη τη διερεύνηση ή μέρους της σε άλλο Κράτος με αμοιβαία διευθέτηση και συγκατάθεση.

5.3.1 Κράτη που βρίσκονται πλησιέστερα στον τόπο του ατυχήματος όταν αυτός είναι στα διεθνή ύδατα θα παρέχουν βοήθεια στο μέτρο που μπορούν και επίσης θα ανταποκρίνονται σε αιτήματα του Κράτους Νηολόγησης.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

Σημείωση. Το Εγχειρίδιο Διερεύνησης Αεροπορικών

Ατυχημάτων του ICAO (Doc 6920) περιέχει καθοδηγητικό υλικό για οργάνωση, διεξαγωγή και έλεγχο μιας διερεύνησης. Επίσης, σε προσάρτημα σε αυτό το εγχειρίδιο αναφέρονται εκείνα τα Κράτη τα οποία μπορούν να προσφέρουν βοήθεια με εμπειρογνώμονες και διευκολύνσεις για τη διερεύνηση μεγάλων ατυχημάτων.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Σημείωση. Τίποτα στις ακόλουθες προδιαγραφές δεν σκοπεύει να στερήσει από το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση, τη δυνατότητα να προσκαλέσει τους καλύτερους τεχνικούς πραγματογνώμονες, από οποιαδήποτε πηγή προερχόμενους.

Γενικά

5.4 Η Αρχή που διερευνά ατυχήματα θα έχει ανεξαρτησία στη διεξαγωγή της διερεύνησης και απεριόριστη εξουσία πάνω σε αυτήν τη διεξαγωγή. Η διερεύνηση θα περιλαμβάνει τη συλλογή, καταγραφή και ανάλυση όλων των διαθέσιμων σχετικών πληροφοριών, τον προσδιορισμό των αιτίων - αν είναι δυνατόν - καθώς και την ολοκλήρωση της Τελικής Έκθεσης η οποία θα ακολουθείται, αν χρειάζεται, από συστάσεις ασφαλείας. Όταν είναι δυνατόν θα γίνεται επίσκεψη στον τόπο του ατυχήματος, θα εξετάζονται τα συντρίμμια και θα παίρνονται καταθέσεις από μάρτυρες.

5.4.1. Σύσταση. Οποιαδήποτε δικαστική ή διοικητική ενέργεια για απόδοση μομφής ή ευθύνης πρέπει να διαχωρίζεται από κάθε διερεύνηση που διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος

Υπεύθυνος διερευνητής - Έναρξη

5.5 Το Κράτος, που διεξάγει τη διερεύνηση θα υποδεικνύει τον υπεύθυνο διερευνητή για τη διερεύνηση και θα κάνει έναρξη της διερεύνησης αμέσως.

Υπεύθυνος διερευνητής-Πρόσβαση και έλεγχος

5.6 Ο υπεύθυνος διερευνητής θα έχει ανεμπόδιστη πρόσβαση στα συντρίμμια και απεριόριστο έλεγχο επ' αυτών ώστε να εξασφαλίσει ότι μπορεί να γίνει λεπτομερής εξέταση χωρίς καθυστέρηση από εξουσιοδοτημένο προσωπικό που συμμετέχει στη διερεύνηση.

Καταγραφείς πτήσης-Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα

5.7. Κατά τη διερεύνηση ενός ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος, όπου και αν συνέβη, θα γίνεται αποτελεσματική χρήση των καταγραφέων πτήσης. Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα μεριμνά για την ανάγνωση των καταγραφέων πτήσης.

5.7.1. Σύσταση. Σε περίπτωση που το Κράτος, που διεξάγει τη διερεύνηση ενός ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος δεν διαθέτει επαρκή μέσα για την ανάγνωση των καταγραφέων πτήσης θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα, για αυτόν το σκοπό μέσα, κάποιου άλλου Κράτους λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

α) Τις δυνατότητες των μέσων ανάγνωσης.

β) Την επικαιρότητα της ανάγνωσης και

γ) Το μέρος, που υπάρχει το μέσο ανάγνωσης.

Καταγραφείς πτήσης - Συμβάντα

5.8 Κατά τη διερεύνηση ενός συμβάντος, όπου και αν συνέβη, θα γίνεται αποτελεσματική χρήση των καταγραφέων πτήσης.

Αυτοψία

5.9 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση σε θανατηφόρο ατύχημα θα φροντίζει για πλήρη αυτοψία των θανάσιμα τραυματισμένων μελών του πληρώματος και σε ιδιάζουσες περιπτώσεις, των θανάσιμα τραυματισμένων επιβατών και αεροσυνοδών, από παθολόγο, κατά προτίμηση πεπειραμένο στη διερεύνηση ατυχημάτων. Αυτές οι εξετάσεις θα είναι γρήγορες και πλήρεις.

Σημείωση. Καθοδηγητικό υλικό σχετιζόμενο με αυτοψίες είναι διαθέσιμο με λεπτομέρειες στο Εγχειρίδιο του ICAO περί Αεροπορικής Ιατρικής της Πολιτικής Αεροπορίας (Doc 8984) και στο Εγχειρίδιο του ICAO περί Διερεύνησης Ατυχημάτων (Doc 6920), του πρώτου από αυτά περιέχοντος λεπτομερή καθοδήγηση στην τοξικολογική εξέταση.

Συντονισμός-Δικαστικές αρχές

5.10 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα αναγνωρίζει την ανάγκη για συντονισμό μεταξύ του υπεύθυνου διερευνητή και των δικαστικών αρχών.

Ιδιαίτερη προσοχή θα δίνεται σε αποδεικτικό υλικό που χρήζει άμεσης καταγραφής και ανάλυσης ώστε η διερεύνηση να είναι επιτυχής, όπως η εξέταση και αναγνώριση των θυμάτων καθώς και οι αναγνώσεις των καταγραφών των καταγραφέων πτήσης.

Σημείωση 1. Η ευθύνη του Κράτους όπου συνέβη το Γεγονός για τέτοιο συντονισμό εκτίθεται στο 5.1.

Σημείωση 2. Πιθανές αντιδικίες μεταξύ των αρχών που διεξάγουν τη διερεύνηση και των δικαστικών αρχών που αφορούν τη φύλαξη των καταγραφέων πτήσης και των καταγραφών τους μπορούν να λύνονται με το να μεταφέρει τις καταγραφές στον τόπο ανάγνωσης ένας υπάλληλος των δικαστικών αρχών και έτσι να διασφαλίζεται η φύλαξη.

Ενημέρωση των Αρχών ασφαλείας των αερομεταφορών

5.11 Εάν, στην πορεία μιας διερεύνησης, γίνεται αντιληπτό, ή υπάρχει υποψία, ότι υπήρξε παράνομη ενέργεια, τότε ο υπεύθυνος διερευνητής θα ενεργεί αμέσως ώστε οι αεροπορικές Αρχές ασφαλείας του εμπλεκόμενου(ων) Κράτους(ων) να ενημερώνονται γι' αυτό.

Αποκάλυψη στοιχείων

5.12 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ενός ατυχήματος ή συμβάντος, οπουδήποτε συνέβη, δεν θα διαθέτει τα παρακάτω στοιχεία για λόγους διαφορετικούς από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος, εκτός εάν η αρμόδια αρχή για την απονομή δικαιοσύνης αυτού του Κράτους αποφασίζει ότι η αποκάλυψή τους βαρύνει περισσότερο από το δυσμενή εσωτερικό και διεθνή αντίκτυπο, που μια τέτοια ενέργεια μπορεί να έχει γι' αυτό το ατύχημα ή σε άλλες μελλοντικές διερευνήσεις:

α) Όλες τις καταθέσεις προσώπων, που λαμβάνονται από τις αρχές που διεξάγουν τη διερεύνηση κατά τη διάρκεια της διερεύνησης.

β) Όλες τις επικοινωνίες μεταξύ προσώπων, που έχουν εμπλακεί στην εκμετάλλευση του α/φους.

γ) Ιατρικές ή ιδιωτικές πληροφορίες που αφορούν πρόσωπα εμπλεκόμενα στο ατύχημα ή συμβάν.

δ) Καταγραφές ομιλιών θαλάμου διακυβέρνησης και αντίγραφα αυτών των καταγραφών και

ε) Γνώμες εκφρασθείσες κατά την ανάλυση των πληροφοριών, που περιλαμβάνουν πληροφορίες από τους καταγραφείς πτήσης.

Αυτά τα στοιχεία θα περιλαμβάνονται στην τελική Έκθεση ή τα προσαρτήματά της μόνο όταν σχετίζονται με την ανάλυση του ατυχήματος ή συμβάντος. Μέρη των στοιχείων μη σχετικά με την ανάλυση δεν θα αποκαλύπτονται.

Σημείωση. Πληροφορίες που περιέχονται στα προαναφερθέντα στοιχεία και έχουν δοθεί εθελοντικά κατά την εξέταση με μορφή συνέντευξης προσώπων κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ακατάλληλα για επακόλουθες πειθαρχικές, πολιτικές, διοικητικές και εγκληματικές ενέργειες. Αν τέτοιες πληροφορίες διαδοθούν μπορεί, στο μέλλον, να μην αποκαλύπτονται ανοικτά πλέον στους διερευνητές. Αδυναμία πρόσβασης σε τέτοιες πληροφορίες θα μπορούσε να παρακωλύσει τη διερευνητική διαδικασία και να επηρεάσει σοβαρά την ασφάλεια πτήσεων.

Επανεξέταση διερεύνησης

5.13 Εάν, μετά το κλείσιμο της διερεύνησης, προκύψουν νέα και σημαντικά στοιχεία, τότε το Κράτος που διεξήγαγε τη διερεύνηση θα την ξανανοίγει. Ωστόσο όταν το Κράτος που διεξήγαγε τη διερεύνηση δεν είχε αρχίσει τη διαδικασία της διερεύνησης, τότε θα πρέπει πρώτα να παίρνει τη συγκατάθεση του Κράτους που άρχισε τη διαδικασία.

ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΕ ΑΛΛΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Πληροφορίες - Ατυχήματα/συμβάντα

5.14 Κάθε Κράτος, ύστερα από αίτηση του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση ενός ατυχήματος ή ενός συμβάντος, θα του παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες που έχει διαθέσιμες.

Σημείωση- Βλέπε επίσης 5.16

Συναφείς πληροφορίες - Ατυχήματα και συμβάντα

5.15 Κάθε Κράτος, του οποίου οι διευκολύνσεις ή υπηρεσίες έχουν, ή κανονικά θα είχαν, χρησιμοποιηθεί από ένα α/φος πριν από ατύχημα ή συμβάν οπουδήποτε συνέβη και το οποίο έχει πληροφορίες συναφείς με τη διερεύνηση, θα παρέχει αυτές τις πληροφορίες στο Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΥ

Καταγραφείς πτήσης-Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα

5.16 Όταν ένα α/φος που ενεπλάκη σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν προσγειώνεται σε ένα Κράτος διαφορετικό από το Κράτος όπου έγινε το Περιστατικό, τότε το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου, ύστερα από αίτηση του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, θα προμηθεύει αυτό με τις καταγραφές των καταγραφέων πτήσης και, αν χρειάζεται, με τους συσχετιζόμενους καταγραφείς πτήσης.

Σημείωση. Εφαρμόζοντας το 5.16, το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου μπορεί να ζητήσει τη συνεργασία κάθε άλλου Κράτους για την ανάκτηση των καταγραφών από τον καταγραφέα πτήσης.

Οργανωτικές Πληροφορίες

5.17 Το Κράτος Νηολόγησης και το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου, ύστερα από αίτηση του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, θα παρέχουν σχετικές πληροφορίες για κάθε οργανισμό του οποίου οι δραστηριότητες μπορεί να έχουν άμεσα ή έμμεσα επηρεάσει την εκμετάλλευση του α/φους.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Σημείωση. Τίποτε σε αυτό το Παράρτημα δεν υποδηλώνει ότι ο διαπιστευμένος αντιπρόσωπος και οι σύμβουλοι ενός Κράτους θα πρέπει να είναι πάντα παρόντες στο Κράτος, στο οποίο διεξάγεται η διερεύνηση.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΥ

Δικαιώματα

5.18 Το Κράτος Νηολόγησης και το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου θα έχουν δικαίωμα να ορίσουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο, που θα συμμετέχει στη διερεύνηση.

Εκμεταλλευόμενος-Σύμβουλος

5.19 Το Κράτος Νηολόγησης ή το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου θα ορίζουν έναν ή περισσότερους συμβούλους που έχουν υποδειχθεί από τον εκμεταλλευόμενο, για να βοηθήσουν το διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του.

5.19.1 Σύσταση. Όταν ούτε το Κράτος Νηολόγησης, ούτε το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου ορίζουν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο, τότε το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα καλεί τον εκμεταλλευόμενο να συμμετάσχει, υπό την επιφύλαξη των διαδικασιών του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση.

Υποχρεώσεις

5.20 Όταν το Κράτος που διεξάγει μία διερεύνηση ατυχήματος α/φους μέγιστης μάζας πάνω από 2250 Kg ζητάει ειδικά τη συμμετοχή του Κράτους Νηολόγησης ή του Κράτους του Εκμεταλλευόμενου τότε το Κράτος (η) αυτό (α) θα ορίζει (ουν) διαπιστευμένο αντιπρόσωπο.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Δικαιώματα

5.21 Το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής θα έχουν δικαίωμα το καθένα να ορίσουν έναν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο για να συμμετάσχει στη διερεύνηση του ατυχήματος.

Σημείωση. Τίποτε σ' αυτόν τον Κανόνα δεν σκοπεύει να εμποδίσει το Κράτος που σχεδίασε ή κατασκεύασε το προωθητικό σύστημα ή μείζονα εξαρτήματα του α/φους από το να ζητήσει συμμετοχή στη διερεύνηση ενός ατυχήματος.

Υποχρεώσεις

5.22 Όταν το Κράτος που διεξάγει μια διερεύνηση ατυχήματος α/φους μέγιστης μάζας πάνω από 2250 Kg, οποτεδήποτε συνέβη, ζητάει ειδικά συμμετοχή από το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής, τότε το τελευταίο (α) Κράτος (η) θα ορίζει το καθένα έναν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο.

Σημείωση 1. Τίποτε στο 5.22 δεν σκοπεύει να εμποδίσει το Κράτος που διεξάγει μια διερεύνηση από το να ζητήσει από το Κράτος που σχεδίασε ή κατασκεύασε το προωθητικό σύστημα ή μείζονα εξαρτήματα του α/φους να ορίσει έναν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο οποτεδήποτε το πρώτο Κράτος πιστεύει ότι μπορεί να γίνει χρήσιμη συνεισφορά στη διερεύνηση ή όταν μία τέτοια συμμετοχή μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να αυξηθεί το επίπεδο της ασφάλειας.

Σημείωση 2. Τίποτε στο 5.22 δεν σκοπεύει να εμποδίσει το Κράτος που διεξάγει μια διερεύνηση από το να ζητήσει από το Κράτος Σχεδιασμού και το Κράτος Κατασκευής να δώσει βοήθεια στη διερεύνηση ατυχημάτων διαφορετική από την αναφερόμενη στο 5.22.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΑΛΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Δικαιώματα

5.23 Κάθε Κράτος, που όταν του ζητηθεί παρέχει πληροφορίες, διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες, στο Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση, θα έχει το δικαίωμα να ορίζει έναν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο για να συμμετέχει στη διερεύνηση.

Σημείωση. Κάθε Κράτος που παρέχει επιχειρησιακή βάση για διερευνήσεις επί τόπου ή εμπλέκεται σε έρευνα και διάσωση ή σε επιχειρήσεις ανάκτησης συντριμμάτων μπορεί επίσης να έχει δικαίωμα να ορίζει έναν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο για να συμμετέχει στη διερεύνηση.

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ
ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΜΕΝΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ

Σύμβουλοι

5.24 Ένα Κράτος που έχει δικαίωμα να ορίζει διαπιστευμένο αντιπρόσωπο θα έχει επίσης δικαίωμα να ορίζει ένα ή περισσότερους συμβούλους ώστε να βοηθήσουν το διαπιστευμένο αντιπρόσωπο κατά τη διερεύνηση.

Σημείωση 1. Τίποτα στις παραπάνω προδιαγραφές δεν σκοπεύει να εμποδίσει το Κράτος που συμμετέχει σε μια διερεύνηση από το να καλέσει τον καλύτερο τεχνικό εμπειρογνώμονα (ες) από οποιαδήποτε πηγή και να ορίσει τέτοιον εμπειρογνώμονα (ες) ως σύμβουλο (ους) στο διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του.

Σημείωση 2. Διευκολύνσεις για την ελευθεροκοινωνία των διαπιστευμένων αντιπροσώπων, των συμβούλων τους και εισαγωγή του εξοπλισμού προβλέπεται στο Παράρτημα 9- Διευκολύνσεις. Το να φέρουν επίσημο ή υπηρεσιακό διαβατήριο μπορεί να επιταχύνει την ελευθεροκοινωνία.

5.24.1 Θα επιτρέπεται οι σύμβουλοι, που βοηθούν έναν διαπιστευμένο αντιπρόσωπο κάτω από την επίβλεψή του, να συμμετέχουν στη διερεύνηση μέχρι το σημείο που να δίνει τη δυνατότητα να είναι αποτελεσματική η συμμετοχή του (της) διαπιστευμένου (νης) αντιπροσώπου.

Συμμετοχή

5.25 Η συμμετοχή στη διερεύνηση θα παρέχει το δικαίωμα συμμετοχής σε όλες τις πτυχές της διερεύνησης, υπό τον έλεγχο του υπεύθυνου διερευνητή και κυρίως στην:

α) Επίσκεψη στον τόπο του ατυχήματος.

β) Εξέταση των συντριμμάτων.

γ) Λήψη πληροφοριών από μάρτυρες και εισηγήσεις για το που θα περιστραφούν οι ερωτήσεις.

δ) Πλήρη πρόσβαση σε όλο το σχετικό αποδεικτικό υλικό το συντομότερο δυνατόν.

ε) Λήψη αντιγράφων όλων των σχετικών εγγράφων.

ζ) Συμμετοχή σε ανάγνωση καταγραφέντων στοιχείων.

η) Συμμετοχή σε διερευνητικές δραστηριότητες εκτός τόπου όπου συνέβη το ατύχημα όπως εξετάσεις εξαρτημάτων, τεχνικές ενημερώσεις, έλεγχοι και εξομοιώσεις.

θ) Συμμετοχή σε συσκέψεις πάνω στην πρόοδο της διερεύνησης, που περιλαμβάνουν συζητήσεις σχετικά με την ανάλυση, ευρήματα, αιτίες και συστάσεις ασφαλείας και

ι) Υποβολή προτάσεων σχετικά με διάφορα στοιχεία της διερεύνησης.

Ωστόσο, συμμετοχή Κρατών άλλων εκτός από τα Κράτη Νηολόγησης, Εκμεταλλευομένου, Σχεδιασμού και του Κράτους Κατασκευής μπορεί να περιοριστεί σε εκείνα τα θέματα τα οποία δίνουν δικαίωμα σε αυτά τα Κράτη να συμμετάσχουν όπως προβλέπεται στο 5.23.

Σημείωση 1. Αναγνωρίζεται ότι ο τρόπος συμμετοχής θα υπόκειται στις διαδικασίες του Κράτους, στο οποίο η διερεύνηση ή μέρος της διεξάγεται.

Σημείωση 2. Η συλλογή και καταγραφή των πληροφοριών δεν πρέπει να καθυστερεί περιμένοντας την άφιξη του διαπιστευμένου αντιπροσώπου.

Σημείωση 3. Τίποτε σε αυτόν τον Κανόνα δεν εμποδίζει το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση από το να αφήσει να επεκταθεί η συμμετοχή των αντιπροσώπων στη διερεύνηση και παραπέρα από τους απαριθμούμενους τομείς, στους οποίους δικαιωματικά συμμετέχουν.

Υποχρεώσεις

5.26 Ο διαπιστευμένος αντιπρόσωπος και οι σύμβουλοί του (της) :

α) Θα παρέχουν στο Κράτος που ενεργεί τη διερεύνηση όλες τις σχετικές πληροφορίες που διαθέτουν και

β) Δεν θα δίνουν πληροφορίες για την πρόοδο και τα ευρήματα της διερεύνησης χωρίς την ρητά εκφρασμένη συγκατάθεση του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΚΡΑΤΩΝ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ
ΠΟΛΙΤΕΣ ΠΕΘΑΝΑΝ Ή ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΘΗΚΑΝ ΣΟΒΑΡΑ

Δικαιώματα και απόκτησή τους

5.27 Σύσταση. Κράτος που έχει ειδικό ενδιαφέρον για ένα ατύχημα, οπουδήποτε συνέβη, λόγω θανάτων ή σοβαρών τραυματισμών σε πολίτες του, ύστερα από υποβολή αίτησης, θα παίρνει άδεια από το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση να ορίσει έναν εμπειρογνώμονα που θα έχει δικαίωμα να:

α) Επισκέπτεται τον τόπο του ατυχήματος.

β) Έχει πρόσβαση στις σχετικές πραγματικές πληροφορίες.

γ) Συμμετέχει στην αναγνώριση των θυμάτων.

δ) Βοηθάει στη λήψη καταθέσεων από επιζώντες επιβάτες που είναι πολίτες του Κράτους του εμπειρογνώμονα. και

ε) Παίρνει αντίγραφο της Τελικής Έκθεσης.

Το Κράτος που ζητάει τέτοια συμμετοχή θα δικαιολογεί στο Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση πού βασίζεται η αίτησή του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.
ΕΚΘΕΣΗ

Σημείωση 1. Το Προσάρτημα Β παρέχει έναν κατάλογο αποδεκτών ειδοποίησης και έκθεσης.

Σημείωση 2. Οι προδιαγραφές αυτού του Κεφαλαίου μπορεί να απαιτούν τρεις ξεχωριστές εκθέσεις για κάθε ατύχημα ή συμβάν. Αυτές είναι:

Αρχική Έκθεση

Έντυπο στοιχείων Ατυχήματος/Συμβάντος

Τελική Έκθεση

Σημείωση 3. Οδηγίες σύνταξης Αρχικής Έκθεσης και εντύπου στοιχείων Ατυχήματος/Συμβάντος δίνονται στο Εγχειρίδιο περί Αναφορών Ατυχήματος/Συμβάντος (Doc 9156) του ICAO.

Σημείωση 4. Το Πόρισμα μπορεί να συντάσσεται με τρόπο που θεωρείται ο πιο κατάλληλος για την περίσταση. Ωστόσο, ο τρόπος που παρουσιάζεται στο Προσάρτημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για καλύτερο αποτέλεσμα.

ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗΝ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ-ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΟΠΟΥΔΗΠΟΤΕ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ

Αεροσκάφος πάνω από 2250 Kg

6.1 Όταν το εμπλεκόμενο σε ατύχημα α/φος, οπουδήποτε συνέβη, είναι μέγιστης μάζας πάνω από 2250 Kg, τότε το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα στέλνει την Αρχική Έκθεση στο:

α) Κράτος Νηολόγησης ή Κράτος που συνέβη το περιστατικό.

β) Κράτος Εκμεταλλευόμενου.

γ) Κράτος Σχεδιασμού.

δ) Κράτος Κατασκευής.

ε) Κάθε Κράτος που έδωσε σχετικές πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες και

ζ) Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Αεροσκάφος 2250 Kg ή λιγότερο

6.2 Σύσταση. Όταν εμπλέκεται σε ατύχημα α/φος, που δεν καλύπτεται από το 6.1, οπουδήποτε και αν συνέβη και όταν τίθεται θέμα πλοϊμότητας ή άλλο θέμα που θεωρείται ότι ενδιαφέρει άλλα Κράτη, τότε το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα στέλνει την Αρχική Έκθεση στο:

α) Κράτος Νηολόγησης ή στο Κράτος που συνέβη το περιστατικό.

β) Κράτος Εκμεταλλευόμενου.

γ) Κράτος Σχεδιασμού.

δ) Κράτος Κατασκευής και

ε) Κάθε Κράτος που έδωσε σχετικές πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες.

ΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Σημείωση. Βλέπε Εισαγωγική Σημείωση 3 στο Κεφάλαιο 6.

Γλώσσα

6.3 Η Αρχική Έκθεση θα υποβάλλεται στα Κράτη που πρέπει και στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας σε μία από τις γλώσσες εργασίας του ICAO.

Κωδικοποίηση

6.4 Σύσταση. Αρχικές Εκθέσεις που απευθύνονται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας θα υποβάλλονται επίσης σε κώδικα.

Αποστολή

6.5 Η Αρχική Έκθεση θα στέλνεται με ταχυδρομείο εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος, εκτός εάν έχει σταλεί μέχρι τότε το Έντυπο στοιχείων Ατυχήματος/Συμβάντος. Όταν υπάρχουν θέματα, που επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια τότε η αρχική Έκθεση θα στέλνεται αμέσως μόλις αποκτηθούν οι πληροφορίες, με το πιο πρόσφορο και γρήγορο διαθέσιμο μέσο.

ΕΝΤΥΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ/ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

Σημείωση. Βλέπε Εισαγωγική Σημείωση 3 στο Κεφάλαιο 6

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ-ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΟΠΟΥΔΗΠΟΤΕ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ

Αεροσκάφος πάνω από 2250 Kg

6.6 Οπουδήποτε ένα ατύχημα συμβαίνει και όταν το εμπλεκόμενο α/φος έχει μέγιστη μάζα πάνω από 2250 Kg, τότε το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα στέλνει, το συντομότερο πρακτικά δυνατόν μετά την ολοκλήρωση της διερεύνησης, το Έντυπο στοιχείων Ατυχήματος/Συμβάντος στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ-ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΟΠΟΥΔΗΠΟΤΕ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ

Σημείωση. Ο τύπος των συμβάντων που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας με σκοπό μελέτες πάνω στην πρόληψη ατυχημάτων υπάρχει σε κατάλογο στο Προσάρτημα Δ.

Αεροσκάφος πάνω από 5700 Kg

6.7 Εάν ένα Κράτος διεξάγει διερεύνηση συμβάντος σε α/φος μέγιστης μάζας πάνω από 5700 Kg τότε το Κράτος αυτό θα στέλνει, το συντομότερο πρακτικά δυνατόν μετά τη διερεύνηση, το Έντυπο στοιχείων Συμβάντος στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, όταν η διερεύνηση έχει αποκαλύψει θέματα που ενδιαφέρουν άλλα Κράτη.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ-ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Ατυχήματα και συμβάντα οπουδήποτε συνέβησαν

6.8 Σύσταση. Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα παρέχει σε άλλα Κράτη, ύστερα από αίτησή τους, τις σχετικές πληροφορίες εκτός από αυτές που δόθηκαν με το Έντυπο στοιχείων Ατυχήματος/Συμβάντος.

ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Ανταλλαγή απόψεων

6.9 Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση θα στέλνει ένα αντίγραφο του σχεδίου της Τελικής Έκθεσης στο Κράτος που άρχισε τη διαδικασία της διερεύνησης και σε όλα τα Κράτη που είχαν συμμετοχή στη διερεύνηση, παρακαλώντας για τα σημαντικά και ουσιώδη σχόλιά τους επί του πορίσματος το συντομότερο δυνατόν. Εάν το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση εντός εξήντα ημερών από την ημερομηνία αποστολής της αλληλογραφίας λαμβάνει σχόλια τότε ή θα τροποποιεί το σχέδιο της Τελικής Έκθεσης (Πορίσματος) ώστε να συμπεριλάβει την ουσία των σχολίων που έλαβε, ή θα προσαρτά τα σχόλια στην Τελική Έκθεση. Εάν το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση δεν λαμβάνει σχόλια εντός εξήντα ημερών, τότε θα εκδίδει την Τελική Έκθεση σύμφωνα με το 6.10, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί παράταση αυτής της περιόδου από τα ενδιαφερόμενα Κράτη.

Σημείωση 1. Σχόλια που πρέπει να επισυνάπτονται στην Τελική Έκθεση περιορίζονται σε μη εκδοτικές ειδικές τεχνικές απόψεις της Τελικής Έκθεσης για τις οποίες δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί συμφωνία.

Σημείωση 2. Το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση μπορεί να χρησιμοποιήσει το πιο πρόσφορο και γρήγορο διαθέσιμο μέσο όταν στέλνει το σχέδιο της Τελικής Έκθεσης στα Κράτη αποδέκτες, όπως Fax, courier ή κατεπείγον ταχυδρομείο.

Κράτη Αποδέκτες

6.10 Η Τελική Έκθεση της διερεύνησης ατυχήματος θα στέλνεται με ελάχιστη δυνατή καθυστέρηση από το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση στο:

α) Κράτος που άρχισε τη διαδικασία της διερεύνησης.

β) Κράτος Νηολόγησης.

γ) Κράτος του Εκμεταλλευόμενου.

δ) Κράτος Σχεδιασμού.

ε) Κράτος Κατασκευής .

ζ) Κάθε Κράτος που είχε θανάτους ή σοβαρούς τραυματισμούς σε πολίτες του και

η) Κάθε Κράτος που παρείχε σχετικές πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες.

Δημοσίευση της Τελικής Έκθεσης

6.11 Για λόγους πρόληψης ατυχημάτων, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ενός ατυχήματος θα δημοσιεύει την Τελική Έκθεση το συντομότερο δυνατό.

6.11.1 Σύσταση. Για λόγους πρόληψης ατυχημάτων, το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση ενός σοβαρού συμβάντος θα πρέπει να δημοσιεύσει την Τελική Έκθεση το συντομότερο δυνατό.

Διεθνής κοινοποίηση της Τελικής Έκθεσης

6.12 Όταν το Κράτος που έχει διεξάγει διερεύνηση σε ατύχημα, όπου εμπλέκεται α/φος μέγιστης μάζας πάνω από 5700 Kg, οπουδήποτε συνέβη, έχει δημοσιεύσει την Τελική Έκθεση, τότε το ίδιο Κράτος θα στέλνει ένα αντίγραφο στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Σημείωση. Οποτεδήποτε είναι πρακτικά δυνατό η Τελική Έκθεση, που στέλνεται στον ICAO πρέπει να συντάσσεται σε μία από τις γλώσσες εργασίας του Οργανισμού και με τον τρόπο που αναφέρεται στο Προσάρτημα.

ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΕ ΚΡΑΤΟΥΣ

Δημοσίευση-Συγκατάθεση

6.13 Τα Κράτη δεν πρέπει να κυκλοφορούν, δημοσιεύουν ή παρέχουν πρόσβαση σε σχέδιο Έκθεσης ή οποιοδήποτε τμήμα της, ή σε άλλα έγγραφα που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος, χωρίς τη ρητή συγκατάθεση του Κράτους που διεξήγαγε τη διερεύνηση, εκτός εάν το τελευταίο Κράτος έχει ήδη εκδώσει ή αποδεσμεύσει τέτοιες εκθέσεις ή έγγραφα.

ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Θέματα που ενδιαφέρουν άλλα Κράτη

6.14 Σύσταση. Αν ένα Κράτος διεξάγει διερεύνηση συμβάντος, στο οποίο υπάρχουν θέματα που θεωρούνται ότι ενδιαφέρουν άλλα Κράτη, τότε το Κράτος αυτό θα στέλνει τις σχετικές πληροφορίες, το συντομότερο δυνατόν, στα άλλα Κράτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.

ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Σημείωση. Οι προδιαγραφές σε αυτό το Κεφάλαιο εφαρμόζονται μόνο σε ατυχήματα και εκείνα τα συμβάντα, των οποίων η διερεύνηση έχει ήδη διεξαχθεί. Αντικειμενικός σκοπός αυτών των προδιαγραφών είναι να προάγουν την πρόληψη ατυχημάτων, με την άμεση ανταλλαγή πληροφοριών.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΙ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Άμεση προληπτική ενέργεια

7.1 Σε κάθε στάδιο της διερεύνησης ατυχήματος ή συμβάντος, οπουδήποτε συνέβη, η Αρχή διερεύνησης ατυχημάτων του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση θα προτείνει στις κατάλληλες Αρχές, περιλαμβανομένων και αυτών των άλλων Κρατών, κάθε απαιτούμενη άμεση προληπτική ενέργεια ώστε να αποφευχθούν παρόμοια περιστατικά.

Ανάλυση Έκθεσης - Προληπτικές ενέργειες

7.2 Κράτος που διεξάγει διερευνήσεις ατυχημάτων ή συμβάντων, οπουδήποτε συνέβησαν, θα αναλύει τις πληροφορίες που περιέχονται στα πορίσματά του περί ατυχημάτων/συμβάντων, ώστε να προσδιορίζει τις προληπτικές ενέργειες που απαιτούνται.

Συστήματα Έκθεσης συμβάντων

7.3 Σύσταση. Τα Κράτη θα πρέπει να καθιερώσουν τυποποιημένα συστήματα Έκθεσης συμβάντων ώστε να διευκολύνουν τη συλλογή πληροφοριών πάνω σε πραγματικές ή δυνητικές ελλείψεις σε θέματα ασφαλείας.

Σημείωση. Καθοδήγηση σχετιζόμενη με υποχρεωτικά αλλά και με εθελοντικά Κρατικά συστήματα Έκθεσης συμβάντων αναφέρεται στο Εγχειρίδιο Πρόληψης Ατυχημάτων του ICAO (Doc 9422).

Συστήματα βάσης δεδομένων

7.4 Σύσταση. Όταν είναι πρακτικά δυνατό, τα Κράτη θα καθιερώνουν συστήματα, που θα περιλαμβάνουν βάσεις δεδομένων, ώστε να διευκολύνεται η αποτελεσματική ανάλυση των πληροφοριών που έχουν συγκεντρωθεί από τις διερευνήσεις ατυχημάτων και συμβάντων, οπουδήποτε συνέβησαν. Τα συστήματα βάσης δεδομένων θα πρέπει να είναι τυποποιημένα ώστε να διευκολύνεται η ανταλλαγή δεδομένων.

Σημείωση. Καθοδηγητικό υλικό σχετιζόμενο με την προδιαγραφή για τέτοιες βάσεις δεδομένων θα παρέχεται από τον ICAO εάν του ζητηθεί από τα Κράτη.

Συστάσεις ασφαλείας-Αποστολή

7.5 Ένα Κράτος, το οποίο διεξάγει διερευνήσεις ατυχημάτων ή συμβάντων οπουδήποτε συνέβησαν, καθώς και κάθε Κράτος που διατηρεί σύστημα Έκθεσης συμβάντων, θα στέλνει, όταν χρειάζεται, οποιεσδήποτε συστάσεις ασφαλείας προκύπτουν από τις διερευνήσεις του, στις Αρχές διερεύνησης ατυχημάτων άλλων ενδιαφερόμενων Κρατών καθώς και στον ICAO, όταν εμπλέκονται έγγραφα του ICAO.

Σημείωση. Όταν Τελικές Εκθέσεις περιέχουν συστάσεις ασφαλείας που απευθύνονται στον ICAO, λόγω του ότι εμπλέκονται έγγραφα του ICAO, τότε αυτές οι Εκθέσεις θα συνοδεύονται από επιστολή, που θα σκιαγραφεί την προτεινόμενη ειδική ενέργεια.

ΕΥΘΥΝΗ ΕΝΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ενέργειες επί συστάσεων ασφαλείας

7.6 Ένα Κράτος που είναι αποδέκτης συστάσεων ασφαλείας ή άλλων προτάσεων για ανάληψη προληπτικής ενέργειας, θα ενημερώνει το Κράτος που προτείνει, για την προληπτική ενέργεια που έκανε ή έχει υπόψη να κάνει, ή τους λόγους γιατί δεν θα κάνει καμιά ενέργεια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ. ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ
ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

(Βλέπε Κεφάλαιο 6)

ΣΚΟΠΟΣ

Ο σκοπός αυτού του τρόπου σύνταξης είναι να παρουσιάζεται η Τελική Έκθεση με εύχρηστο και ομοιόμορφο τρόπο.

Λεπτομερής καθοδήγηση πάνω στη σύνταξη κάθε τμήματος της Τελικής Έκθεσης παρέχεται στο Εγχειρίδιο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων του ICAO (Doc 6920).

ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Τίτλος. Η Τελική Έκθεση αρχίζει με τίτλο που περιλαμβάνει:

Το όνομα του εκμεταλλευόμενου, του κατασκευαστή, το μοντέλο, την εθνικότητα και τα στοιχεία νηολόγησης του α/φους τον τόπο και την ημερομηνία του ατυχήματος ή του συμβάντος.

Περίληψη. Τον τίτλο ακολουθεί μία περίληψη που περιγράφει συνοπτικά όλες τις πληροφορίες σχετικά με:

την ειδοποίηση των εθνικών και ξένων Αρχών για το ατύχημα, τα στοιχεία της Αρχής που διεξάγει τη διερεύνηση και της διαπιστευμένης αντιπροσώπευσης, την οργάνωση της διερεύνησης, την Αρχή που δημοσιεύει την Έκθεση και την ημερομηνία έκδοσης.

Και καταλήγει με μια σύντομη ανασκόπηση των περιστατικών, που οδήγησαν στο ατύχημα.

Κύριο μέρος. Το κύριο μέρος της Τελικής Έκθεσης περιλαμβάνει τις ακόλουθες κύριες επικεφαλίδες:

1. Πραγματικά γεγονότα
2. Ανάλυση
3. Συμπεράσματα
4. Συστάσεις ασφαλείας

Ενώ κάθε επικεφαλίδα αποτελείται από έναν αριθμό υπο-επικεφαλίδων, όπως περιγράφονται παρακάτω.

Προσαρτήματα. Να περιλαμβάνονται όπου έχουν εφαρμογή.

Σημείωση. Συντάσσοντας μια Τελική Έκθεση, κατ' αυτόν τον τρόπο, βεβαιωθείτε ότι:

α) Περιλαμβάνονται, κάτω από κάθε κατάλληλη επικεφαλίδα, όλες οι σχετικές πληροφορίες για την κατανόηση των πραγματικών γεγονότων, της ανάλυσης και των συμπερασμάτων.

β) Όπου δεν υπάρχει πληροφόρηση σχετικά με τα θέματα που αναφέρονται στο 1.- Πραγματικά γεγονότα - ή οι πληροφορίες είναι άσχετες με τις περιστάσεις που οδήγησαν στο ατύχημα, τότε θα περιλαμβάνεται μια σημείωση για αυτό κάτω από τις κατάλληλες υπο-επικεφαλίδες.

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

1.1 Ιστορικό της πτήσης. Μια σύντομη αφήγηση που δίνει τις παρακάτω πληροφορίες:

- Αριθμό πτήσης, είδος πτήσης, τελευταίο σημείο αναχώρησης, ώρα αναχώρησης (τοπική ώρα ή UTC), σημείο προτιθέμενης προσγείωσης.

- Προετοιμασία πτήσης, περιγραφή της πτήσης και γεγονότα, που οδηγούν στο ατύχημα, συμπεριλαμβανομένης και της αναπαράστασης του σημαντικού τμήματος του ίχνους πτήσης, αν χρειάζεται.

- Τοποθεσία (γεωγρ. πλάτος, γεωγρ. μήκος, υψόμετρο), ώρα που έγινε το ατύχημα (τοπική ώρα ή UTC), αν ήταν ημέρα ή νύκτα.

1.2 Τραυματισμοί προσώπων.

Συμπλήρωση του παρακάτω (με αριθμούς):

τραυματισμοί	πλήρωμα	επιβάτες	άλλοι
Θάνατοι			
Σοβαροί			
Ελαφρείς/κανείς			

Σημείωση. Στους θανάσιμους τραυματισμούς περιλαμβάνονται όλοι οι θάνατοι που θεωρούνται άμεσο αποτέλεσμα τραυματισμών κατά το ατύχημα.

Ο ορισμός του σοβαρού τραυματισμού υπάρχει στο Κεφάλαιο 1 του Παραρτήματος.

1.3 Ζημιές α/φους. Σύντομη αναγραφή των ζημιών, που υπέστη το α/φος κατά το ατύχημα (ολική καταστροφή, ουσιώδεις ζημιές, ελαφρές ζημιές, καθόλου ζημιές).

1.4 Άλλες ζημιές. Συνοπτική περιγραφή ζημιών πάνω σε αντικείμενα διαφορετικά από το α/φος.

1.5 Πληροφορίες πληρώματος:

α) Σχετικές πληροφορίες για κάθε μέλος του πληρώματος που περιλαμβάνουν: Ηλικία, ισχύ πτυχίων, ικανότητες, υποχρεωτικούς ελέγχους, πτητική πείρα (ολική και επί του τύπου) και σχετικές πληροφορίες πάνω στο χρόνο απασχόλησής του.

β) Σύντομη Έκθεση των προσόντων και της εμπειρίας των άλλων μελών του πληρώματος.

γ) Κατάλληλες πληροφορίες, που αφορούν άλλο προσωπικό, όπως υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας, συντήρηση, κ.λ.π., όταν αυτές έχουν σχέση με το ατύχημα.

1.6 Πληροφορίες αεροσκάφους

α) Σύντομη αναφορά στην πλοϊμότητα και τη συντήρηση του α/φους (πρέπει να περιλαμβάνονται οι ελλείψεις που ήταν γνωστές από πριν και κατά τη διάρκεια της πτήσης, εάν έχουν σχέση με το ατύχημα).

β) Σύντομη αναφορά πάνω στη λειτουργία, αν σχετίζεται, και αν η μάζα και το κέντρο βάρους ήταν μέσα στα προβλεπόμενα όρια κατά τη διάρκεια της φάσης λειτουργίας που σχετίζεται με το ατύχημα. (Εάν όχι και εάν είχε κάποια σχέση με το ατύχημα, δώστε λεπτομέρειες).

γ) Τύπος του καυσίμου που χρησιμοποιήθηκε.

1.7 Μετεωρολογικές πληροφορίες

α) Σύντομη αναφορά πάνω στις μετεωρολογικές συνθήκες ανάλογα με τις περιστάσεις, που να περιλαμβάνει πρόγνωση και πραγματικές συνθήκες, καθώς και τη δυνατότητα παροχής μετεωρολογικής ενημέρωσης στο πλήρωμα.

β) Συνθήκες φυσικού φωτισμού την ώρα του ατυχήματος (ηλιοφάνεια, σεληνόφως, λυκόφως, κ.τ.λ.).

1.8 Αεροναυτιλιακά βοηθήματα. Σχετικές πληροφορίες πάνω στα διαθέσιμα ναυτιλιακά βοηθήματα, συμπεριλαμβανομένων και βοηθημάτων προσγείωσης όπως ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, ορατών βοηθημάτων εδάφους, κλπ., καθώς και στην αποτελεσματικότητά τους τη συγκεκριμένη στιγμή.

1.9 Επικοινωνίες. Σχετικές πληροφορίες πάνω στην κινητή και σταθερή υπηρεσία αεροναυτικών επικοινωνιών, καθώς και στην αποτελεσματικότητά τους.

1.10 Πληροφορίες αεροδρομίου. Σχετικές πληροφορίες για το αεροδρόμιο, τις διευκολύνσεις και την κατάστασή του, ή για την περιοχή προσγείωσης ή απογείωσης αν δεν πρόκειται για αεροδρόμιο.

1.11 Αποτυπωτές πτήσης. Θέση στο α/φος των εγκατα-

στάσεων αποτυπωτή πτήσης, κατάσταση στην οποία βρέθηκαν και τα σχετικά διαθέσιμα δεδομένα από αυτούς.

1.12 Πληροφορίες συντριμμάτων και πρόσκρουσης. Γενικές πληροφορίες για την τοποθεσία του ατυχήματος και για το σχέδιο διασποράς των συντριμμάτων διαπιστωμένες αστοχίες υλικού ή δυσλειτουργίες εξαρτημάτων που αποκαλύφθηκαν. Λεπτομέρειες που αφορούν την τοποθεσία και την κατάσταση των διαφόρων τμημάτων από τα συντρίμμια κανονικά δεν απαιτούνται, εκτός αν είναι απαραίτητο να δειχθεί ότι το α/φος διαλύθηκε πριν από την πρόσκρουση. Διαγράμματα, χάρτες και φωτογραφίες μπορούν να περιλαμβάνονται σε αυτό το τμήμα ή να επισυνάπτονται στα Προσαρτήματα.

1.13 Ιατρικές και παθολογικές πληροφορίες. Σύντομη περιγραφή των αποτελεσμάτων της διερεύνησης που διενεργήθηκε και σχετικά διαθέσιμα δεδομένα από αυτήν.

Σημείωση. Ιατρικές πληροφορίες σχετιζόμενες με άδειες πληρώματος πτήσης πρέπει να περιλαμβάνονται στο 1.5- Πληροφορίες πληρώματος πτήσης.

1.14 Πυρκαϊά. Εάν εκδηλώθηκε πυρκαϊά, πληροφορίες για το είδος της καθώς και για τον εξοπλισμό πυρόσβεσης, που χρησιμοποιήθηκε και την αποτελεσματικότητά του.

1.15 Διαδικασίες επιβίωσης. Σύντομη περιγραφή της έρευνας, εγκατάλειψης του σκάφους και διάσωσης, θέση του πληρώματος και των επιβατών σε συσχετισμό με τα τραύματα που υπέστησαν, αστοχία δομικών στοιχείων όπως καθίσματα και προσαρτήματα στις ζώνες ασφαλείας.

1.16 Δοκιμές και έρευνες. Σύντομες αναφορές πάνω στα αποτελέσματα δοκιμών και ερευνών.

1.17 Οργανωτικές και διοικητικές πληροφορίες. Σχετικές πληροφορίες, που αφορούν οργανισμούς και τον τρόπο που διοικούνται στο μέτρο, που αυτό επηρεάζει τη λειτουργία του α/φους. Οι οργανισμοί περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, τον εκμεταλλευόμενο, τις υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας, αεροδιάδρομο, αεροδρόμιο και μετεωρολογικές υπηρεσίες και την αρχή που τους συντονίζει. Οι πληροφορίες μπορεί να περιέχουν, αλλά να μην περιορίζονται μόνο σε αυτά, τη δομή της οργάνωσης και λειτουργίες, πόρους, οικονομική κατάσταση, πολιτική διοίκησης και πρακτικές καθώς και το ρυθμιστικό πλαίσιο.

1.18 Συμπληρωματικές πληροφορίες. Σχετικές πληροφορίες που δεν περιλαμβάνονται ήδη στα 1.1 και 1.17.

1.19 Χρήσιμη ή αποτελεσματική τεχνική διερεύνησης. Όταν έχουν χρησιμοποιηθεί χρήσιμες ή αποτελεσματικές τεχνικές κατά τη διερεύνηση, τότε περιγράψτε σύντομα το λόγο για τον οποίο χρησιμοποιήθηκαν και αναφερθείτε εδώ στα κύρια χαρακτηριστικά καθώς και στην περιγραφή των αποτελεσμάτων κάτω από τις κατάλληλες υπο-επικεφαλίδες 1.1 μέχρι 1.18.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ

Αναλύστε, κατάλληλα, μόνο τις πληροφορίες που περιέχονται στο 1.-Πραγματικές πληροφορίες - και οι οποίες είναι σχετικές με τον προσδιορισμό των διαπιστώσεων και των αιτίων.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δώστε κατάλογο ευρημάτων και αιτίων που αποδείχθηκαν κατά τη διερεύνηση.

Ο κατάλογος των αιτίων θα πρέπει να περιλαμβάνει τις άμεσες αλλά και τις βαθύτερες αιτίες.

4. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σύντομα αναφέρατε, κατάλληλα, κάθε σύσταση που έγινε με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και οποιαδήποτε συνεπαγόμενη διορθωτική ενέργεια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Συμπεριλάβετε, κατάλληλα, κάθε άλλη σχετική πληροφορία που θεωρείται απαραίτητη για την πλήρη κατανόηση της Έκθεσης.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 13

Αυτά τα προσαρτήματα δεν συνιστούν μέρος του Παραρτήματος 13 - (Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων).

Το υλικό που περιέχεται εδώ προορίζεται να βοηθήσει στην εφαρμογή του Παραρτήματος 13.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΟΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΝΟΙΚΙΑΣΜΕΝΑ, ΝΑΥΛΩΜΕΝΑ Ή ΑΠΟ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ

Οι Κανόνες και οι Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος 13 (Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων) αναπτύχθηκαν όταν το Κράτος Νηολόγησης και το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου κανονικά ήταν τα ίδια. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, έχουν αναπτυχθεί διεθνείς διακανονισμοί, που αφορούν ενοικίαση και ανταλλαγή αεροσκαφών ώστε σε πολλά περιστατικά το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου είναι διαφορετικό από το Κράτος Νηολόγησης.

Οι διακανονισμοί ενοικίασης ή ανταλλαγής μερικές φορές περιλαμβάνουν και τη διάθεση πληρωμάτων πτήσης από το Κράτος Νηολόγησης. Ωστόσο, πιο συχνά, τα πληρώματα πτήσης διατίθενται από το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου και η εκμετάλλευση του α/φους γίνεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του Κράτους του Εκμεταλλευόμενου. Επίσης, μπορεί να προκύψει από αυτούς τους διακανονισμούς ποικιλία διακανονισμών για την πλοϊμότητα. Την ευθύνη για την πλοϊμότητα μπορεί να την έχει, ολικά ή μερικά, το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου ή το Κράτος Νηολόγησης. Μερικές φορές ο Εκμεταλλευόμενος, συμμορφούμενος με το σύστημα ελέγχου πλοϊμότητας που έχει καθοριστεί από το Κράτος Νηολόγησης, κάνει τη συντήρηση και κρατάει αρχείο.

Στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος, είναι σημαντικό ότι κάθε Κράτος που έχει αναλάβει ευθύνη για την ασφάλεια ενός α/φους έχει το δικαίωμα να παίρνει μέρος σε μια διερεύνηση, τουλάχιστον σε ότι αφορά τη συγκεκριμένη ευθύνη. Είναι επίσης σημαντικό ότι το Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση να έχει ταχεία πρόσβαση σε όλα τα έγγραφα και σε άλλες πληροφορίες σχετικές με τη συγκεκριμένη διερεύνηση.

Όταν η τοποθεσία που έγινε το ατύχημα ή το συμβάν δεν μπορεί να προσδιοριστεί επακριβώς για το αν ανήκει ή όχι στην επικράτεια ενός άλλου Κράτους, τότε το Κράτος του Εκμεταλλευόμενου, ύστερα από διαβουλεύσεις με το Κράτος Νηολόγησης, θα αποδέχεται πλήρη ή μερική ευθύνη για τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β.
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΗΣ

Σημείωση. Σε αυτόν τον κατάλογο οι ακόλουθοι όροι έχουν το νόημα που αναφέρεται παρακάτω:

- Διεθνή συμβάντα: Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, που συμβαίνουν στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Κράτους επί α/φους νηολογημένου σε άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος.
- Εσωτερικά συμβάντα: Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, που συμβαίνουν στην επικράτεια του Κράτους Νηολόγησης.
- Άλλα συμβάντα: Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα, που συμβαίνουν στην επικράτεια ενός μη Συμβαλλόμενου Κράτους, ή έξω από την επικράτεια οποιουδήποτε Κράτους.

1. ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ-ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ

Από	*Για*	*Αποδέκτης*	*Παραπομπή στο Παράρτημα 13*
Κράτος του Περιστατικού	Διεθνή συμβάντα : Όλα τα α/φη	Κράτος Νηολόγησης Κράτος Εκμεταλλευόμενου Κράτος Σχεδιασμού Κράτος Κατασκευής ICAO (όταν το α/φος είναι πάνω από 2250 Kg)	4.1
Κράτος Νηολόγησης	Εσωτερικά και άλλα συμβάντα: Α/φη πάνω από 2250 Kg	Κράτος Εκμεταλλευόμενου Κράτος Σχεδιασμού Κράτος Κατασκευής ICAO	4.7
Κράτος Νηολόγησης	Εσωτερικά και άλλα συμβάντα: Α/φη 2250 Kg ή λιγότερο	Όμοια όπως παραπάνω, εκτός από ICAO	4.7.1

3. ΕΚΘΕΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ατυχήματα οπουδήποτε συνέβησαν

Από	*Τύπος Έκθεσης*	*Αφορά*	*Αποδέκτης*	*Παραπομπή στο Παράρτημα 13*
Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση	ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Α/φος πάνω από2250 Kg	Κράτος Νηολόγησης ή Κράτος του Περιστατικού Κράτος Εκμεταλλευόμενου Κράτος Σχεδιασμού Κράτος Κατασκευής Κράτος που παρέχει πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες ICAO	6.1
		Α/φος 2250 Kg ή λιγότερο εάν αφορά πλοϊμότητα ή ενδιαφέροντα θέματα	Όμοια όπως παραπάνω, εκτός από ICAO	6.2
	ΕΝΤΥΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	Α/φος πάνω από2250 Kg	ICAO	6.6
	ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	Όλα τα α/φη	Κράτος που άρχισε τη διαδικασία της διερεύνησης Κράτος Νηολόγησης Κράτος Εκμεταλλευόμενου Κράτος Σχεδιασμού Κράτος Κατασκευής Κράτος που ενδιαφέρεται λόγω θανάτου πολιτών του Κράτος που παρέχει πληροφορίες, σημαντικές διευκολύνσεις ή εμπειρογνώμονες ICAO	6.10 6.12

3. ΕΚΘΕΣΗ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

Συμβάντα οπουδήποτε συνέβησαν (όταν διερευνώνται)

Από	*Τύπος Έκθεσης*	*Αφορά*	*Αποδέκτης*	*Παραπομπή στο Παράρτημα 13*
Κράτος που διεξάγει τη διερεύνηση	ΕΝΤΥΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	Α/φος πάνω από5700 Kg. εάν περιέχονται σημαντικά θέματα για άλλα Κράτη	ICAO	6.7
	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	Όλα τα α/φη, εάν περιέχονται σημαντικά θέματα για άλλα Κράτη	Ενδιαφερόμενα Κράτη	6.14

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Γ.
ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΤΕΛΙΚΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ ΤΕΛΙΚΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΕΣ ΤΑ ΚΡΑΤΗ

ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΤΕΛΙΚΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ

Η αποτελεσματικότητα της πρόληψης ατυχημάτων εξαρτάται πάρα πολύ από την ταχύτητα με την οποία γίνεται η πληροφόρηση πάνω στα ατυχήματα.

Για ποικίλους λόγους οι Τελικές Εκθέσεις των ατυχημάτων μπορούν να δημοσιεύονται στην έκδοση του ICAO, Ανασκόπηση Ατυχημάτων Αεροσκαφών μόνο ύστερα από δύο ή τρία χρόνια από την ημερομηνία του ατυχήματος.

Σε μια προσπάθεια να περιορίσουν αυτήν την καθυστέρηση, μερικά Κράτη διανέμουν τις αφηγηματικές τους Τελικές Εκθέσεις τόσο για εσωτερικά όσο και για διεθνή ατυχήματα, όχι μόνο στα Κράτη αποδέκτες, που προσδιορίζονται στο 6.10 του Παραρτήματος αλλά επίσης σε πολλά άλλα Κράτη.

Για να επιταχυνθεί η ανταλλαγή των πληροφοριών για ατυχήματα/συμβάντα όλα τα Κράτη ενθαρρύνονται τα μέγιστα ώστε να διανέμουν τις Τελικές Εκθέσεις τους για εσωτερικά καθώς και για διεθνή ατυχήματα σε άλλα Κράτη. Αυτές οι αναφορές κατά προτίμηση θα ετοιμάζονται σύμφωνα με τον τρόπο που φαίνεται στο Κεφάλαιο «Τύπος Σύνταξης της Τελικής Έκθεσης» του Παραρτήματος 13 και σε μια από τις γλώσσες εργασίας του ICAO, ή στην αρχική γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΕΛΙΚΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΕΣ ΤΑ ΚΡΑΤΗ

Με την έναρξη εφαρμογής του συστήματος υποβολής του Εντύπου στοιχείων Ατυχήματος/Συμβάντος (ADREP) τα Κράτη είναι κανονικά ενήμερα για ατυχήματα ή συμβάντα οπουδήποτε συνέβησαν μέσω της Περίληψης ICAO ADREP. Ωστόσο, η πληροφόρηση που περιέχεται σε αυτή την περίληψη είναι μάλλον σύντομη και θα βοηθούσε τα Κράτη τα οποία ζητούν πιο λεπτομερή πληροφόρηση με αφηγηματικό τρόπο, να μάθουν ποιες Τελικές Εκθέσεις διαθέτει κάθε άλλο Κράτος ώστε να μπορούν να ζητήσουν αντίγραφα αυτών των Εκθέσεων.

Γι' αυτό το λόγο όλα τα Κράτη προτρέπονται να στέλνουν στον ICAO σε εξάμηνη βάση έναν κατάλογο Τελικών Εκθέσεων οι οποίες έχουν γίνει διαθέσιμες στις αρμόδιες διοικήσεις τους κατά τους προηγούμενους έξη μήνες και οι οποίες θα μπορούσαν να διανεμηθούν σε άλλα Κράτη ύστερα από αίτησή τους.

Αυτός ο κατάλογος πρέπει να στέλνεται σε μία από τις γλώσσες εργασίας του ICAO και θα πρέπει να παρέχει τις παρακάτω πληροφορίες:

- Όνομα του σχετικού Εκμεταλλευόμενου (εάν είναι επιθυμητό).
- Κατασκευαστή, τύπο, χαρακτηριστικά νηολογίου του α/φους.
- Μέρος και ημερομηνία του Περιστατικού
- Τύπο του Περιστατικού και
- Γλώσσα (ες) στην (στις) οποία (ες) η Τελική Έκθεση είναι διαθέσιμη.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Δ.
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ ΣΟΒΑΡΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

1. Ο όρος «σοβαρό συμβάν» έχει ορισθεί στο Κεφάλαιο 1 ως εξής:

Σοβαρό συμβάν. Ένα συμβάν στο οποίο περιλαμβάνονται καταστάσεις, που δείχνουν ότι παρά λίγο θα συνέβαινε ατύχημα.

2. Τα συμβάντα που αναφέρονται στον κατάλογο είναι τυπικά παραδείγματα συμβάντων, τα οποία πιθανόν να εί-

ναι σοβαρά συμβάντα. Ο κατάλογος δεν εξαντλεί όλες τις περιπτώσεις και χρησιμεύει μόνον σαν καθοδήγηση για τον ορισμό του σοβαρού συμβάντος.

Παραλίγο συγκρούσεις που απαιτούν ελιγμό αποφυγής για να αποφευχθεί σύγκρουση ή επικίνδυνη κατάσταση ή όταν μία ενέργεια αποφυγής θα ήταν ενδεικνυόμενη.

Ελεγχόμενη πτήση που παρά λίγο αποφεύγει πρόσκρουση στο έδαφος.

Ματαιωθείσες απογειώσεις λόγω κλειστού ή κατειλημμένου διαδρόμου.

Απογειώσεις από κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο με οριακά μικρό διαχωρισμό από εμπόδιο (α).

Προσγειώσεις ή απόπειρες προσγείωσης σε κλειστό ή κατειλημμένο διάδρομο.

Σημαντική απόκλιση από τις προβλεπόμενες επιδόσεις κατά την απογείωση ή το αρχικό στάδιο ανόδου.

Φωτιές και καπνός στην καμπίνα των επιβατών, στο χώρο εμπορευμάτων ή φωτιές κινητήρων, ακόμη και όταν τέτοιες φωτιές σβήστηκαν με τη χρήση των πυροσβεστικών μέσων.

Γεγονότα όπου απαιτείται η επείγουσα χρήση οξυγόνου από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

Δομικές αστοχίες του α/φους ή αποσπάσεις τμημάτων του κινητήρα χωρίς όμως η περίπτωση να κατατάσσεται στα ατυχήματα.

Πολλαπλές δυσλειτουργίες ενός ή περισσοτέρων συστημάτων α/φους, που επηρεάζουν σοβαρά τη λειτουργία του α/φους.

Ανικανότητα του πληρώματος διακυβέρνησης να ασκήσει τα καθήκοντά του κατά την πτήση.

Ποσότητα καυσίμου που απαιτεί τη δήλωση εκτάκτου ανάγκης από το χειριστή.

Συμβάντα κατά την απογείωση ή την προσγείωση. Συμβάντα όπως προσγείωση πριν το καθορισμένο σημείο , υπέρβαση του τέρματος του διαδρόμου ή πλευρική εκτροπή.

Βλάβες συστημάτων, καιρικά φαινόμενα, λειτουργία έξω από τον εγκεκριμένο φάκελο πτήσης ή άλλα περιστατικά που θα μπορούσαν να προκαλέσουν δυσκολίες στον έλεγχο του α/φους.

Βλάβες σε περισσότερα από ένα συστήματα σε ένα πολλαπλό σύστημα που είναι υποχρεωτικό για την πλοήγηση και την αεροναυτιλία.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 13

1. Το συνημμένο Συμπλήρωμα αντικαθιστά όλα τα προηγούμενα συμπληρώματα στο Παράρτημα 13 και περιλαμβάνει διαφορές που δηλώθηκαν από τα Κράτη Μέλη τις 28 Δεκεμβρίου 1995.

2. Το Συμπλήρωμα αυτό να μπει στο τέλος του Παραρτήματος 13, Όγδοη Έκδοση. Επιπλέον διαφορές και αναθεωρημένα σχόλια, που ελήφθησαν από τα Συμβαλλόμενα Κράτη, θα εκδοθούν κατά διαστήματα ως τροποποιήσεις αυτού του Συμπληρώματος.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 13 - ΟΓΔΟΗ ΕΚΔΟΣΗ

Διαφορές μεταξύ εθνικών κανονισμών και πρακτικών των Συμβαλλομένων Κρατών και των αντιστοίχων Διεθνών Κανονισμών και Συνιστώμενων Πρακτικών που περιέχονται στο Παράρτημα 13, όπως γνωστοποιήθηκαν στον ICAO σύμφωνα με το άρθρο 38 της Σύμβασης του Σικάγου και την απόφαση του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 1950.

Διαφοροποίηση της Ελλάδος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Παρ. 5.3 Δεν έχει εφαρμογή

Παρ. 5.3.1 Δεν έχει εφαρμογή. Το AIP της Ελλάδος αναφέρει:

Η περιοχή Έρευνας και Διάσωσης καλύπτει μια περιοχή που συμπίπτει με το FIR Αθηνών. Σύμφωνα με το Περιφερειακό Σχέδιο (Regional plan), που έχει εγκριθεί από το Συμβούλιο του ICAO , η Ελλάδα αναγνωρίζεται ως το μόνο Κράτος που μπορεί να αναλάβει την ευθύνη για έρευνα και διάσωση μέσα στο FIR Αθηνών.

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 25 Απριλίου 2001

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr
e-mail: webmaster @ et.gr

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
Σολωμού 51

Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	**5225 761 - 5230 841**
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	**5225 713 - 5249 547**
Πώληση Φ.Ε.Κ.	**5239 762**
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	**5248 141**
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	**5248 188**
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	**5248 785**
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ.	**5248 320**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 - Τ.Κ. 54100	**(031) 423 956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γούναρη και Εθν. Αντίστασης Τ.Κ. 185 31	**4135 228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 - Τ.Κ. 262 23	**(061) 638 109 -110**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 450 44	**(0651) 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	**(0531) 22 858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 411 10	**(041) 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 Τ.Κ. 491 00	**(0661) 89 127 / 89 120**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1, Τ.Κ. 711 10	**(081) 396 223**
ΛΕΣΒΟΣ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως Τ.Κ. 811 00 Μυτιλήνη	**(0251) 46 888 / 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 24 σελίδες 300 δρχ. (0,88 euro)
- Για τα ΦΕΚ από 24 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) προσαυξάνεται κατά 100 δρχ. ανά 8σέλιδο ή μέρος αυτού.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	**ΔΡΧ.**	**EURO**
Α΄	60.000	176,08
Β΄	70.000	205,43
Δ΄	50.000	146,74
Α.Ε. - Ε.Π.Ε. (μηνιαίο)	20.000	58,69
Α΄, Β΄, Δ΄ (τριμηνιαίο)	30.000	88,04

Η τιμή των CDs παρελθόντων ετών προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.
Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 50 δρχ. (0,15 euro) ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή				**Από το Internet**			
Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512		Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512	
	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τ.λ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	60.000	176,08	3.000	8,80
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	70.000	205,43	3.500	10,27
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κ.λπ. Δημ. Υπαλλήλων)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	50.000	146,74	2.500	7,34
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	50.000	146,74	2.500	7,34	30.000	88,04	1.500	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.λπ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κ.τ.λ.)	10.000	29,35	500	1,47	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	20.000	58,69	1.000	2,93	10.000	29,35	500	1,47
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ		-	-	ΔΩΡΕΑΝ		-	-
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	30.000	88,04	1.500	4,40	10.000	29,35	500	1,47
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	700.000	2.054,29	35.000	102,71	200.000	586,94	10.000	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	30.000	88,04	1.500	4,40

Το κόστος για την ηλεκτρονική μορφή πρόσβασης σε προηγούμενα έτη προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ